REPÚBLICA DE COLOMBIA

# 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 - Nº 1715 Bogotá, D. C., martes, 3 de noviembre de 2026 EDICIÓN DE 21 PÁGINAS

DIRECTORES: DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

MIGUEL ÁNGEL SÁNCHEZ VÁSQUEZ
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

# CÁMARA DE REPRESENTANTES

## PONENCIAS

### INFORME DE PONENCIA POSITIVA DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 359 DE 2026 CÁMARA

*por medio del cual se protegen los derechos de las personas trabajadoras del sector aeronáutico frente a las conductas de pasajeros disruptivos.*

Bogotá, octubre de 2026

Honorable Representante

**JUAN FELIPE CORZO ÁLVAREZ**

Presidente

Comisión Séptima Constitucional Permanente

Cámara de Representantes

Bogotá

**Asunto: ponencia positiva del Proyecto de Ley número 359 de 2026 de Cámara,** *por medio del cual se protegen los derechos de las personas trabajadoras del sector aeronáutico frente a las conductas de pasajeros disruptivos.*

En cumplimiento del encargo recibido por parte de la Honorable Mesa Directiva de la Comisión Séptima Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes y de conformidad con lo establecido en el artículo 150 de la Ley 5ª de 1992, me permito rendir **Informe de ponencia positiva para primer debate del Proyecto de Ley número 359 de 2026 de Cámara,** *por medio del cual se protegen los derechos de las personas trabajadoras del sector aeronáutico frente a las conductas de pasajeros disruptivos*.

La presente ponencia está compuesta por doce (12) apartes:

1. Antecedente del proyecto de ley.
2. Objeto del proyecto de ley.
3. Problema por resolver.
4. Justificación del proyecto de ley.
5. Marco jurídico.
6. Derecho comparado.
7. Conflicto de interés.
8. Impacto fiscal.
9. Pliego de modificaciones.
10. Proposición.
11. Texto propuesto para primer debate.
12. Referencias.

Cordialmente,

**MARÍA FERNANDA CARRASCAL ROJAS**
Representante a la Cámara por Bogotá
Pacto Histórico

#### 1. ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE LEY

Tal como se plantea en el proyecto de ley en comento, durante el siglo XXI, la industria de la aviación comercial en Colombia ha experimentado un crecimiento sin precedentes. A pesar de los desafíos como la suspensión de vuelos por los cierres fronterizos durante la pandemia del COVID-19, la inflación elevada y el aumento en los precios del combustible, la Aeronáutica Civil reportó que en 2022 el número de pasajeros se incrementó en un 57,2%, alcanzando 48.004.000 viajeros, lo que representa un crecimiento superior al 16% en comparación con 2019 (Zorro, 2023).

No obstante, este crecimiento ha venido acompañado de un aumento en comportamientos de hostigamiento y violencia física y sexual por parte de algunos pasajeros, clasificados internacionalmente como pasajeros rebeldes o perturbadores (Hawkins, 2023). A nivel global, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) informó que entre 2007 y 2016, más de 58.000 incidentes relacionados con pasajeros disruptivos fueron reportados por aerolíneas asociadas. Estos incidentes incluyen agresiones a la tripulación, peleas entre pasajeros ebrios, abuso de menores y consumo ilegal de drogas a bordo (Hawkins, 2023). En 2019, una encuesta realizada por la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) a 3.500 tripulantes reveló que casi la mitad había sido víctima de violencia o acoso; el 48% había enfrentado acoso sexual y solo el 34% reportó estos incidentes a sus empleadores por miedo a dañar sus carreras (Hawkins, 2023). Asimismo, una encuesta de la Asociación de Sobrecargos de EE. UU., en 2021 mostró que más del 85% de los tripulantes habían lidiado con pasajeros disruptivos; el 68% había sufrido acoso sexual y el 35% reportó haberlo experimentado en el último año (AFA, 2021). En EE. UU., se registraron más de 7.000 casos de pasajeros disruptivos entre abril de 2021 y abril de 2022 (Almanza, 2022).

Por su parte, en Colombia, la Aeronáutica Civil reportó 205 quejas por infracciones legales entre 2021 y 2022, evidenciando una tendencia creciente en estos incidentes, razón por la cual, en junio de 2022 se lanzó la campaña #PasajeroEjemplar para promover un comportamiento adecuado entre los viajeros. Sin embargo, esta iniciativa no incluyó a los trabajadores aeronáuticos ni abordó cambios normativos para sancionar estas conductas que amenazan tanto la seguridad operativa como la integridad de los empleados del sector. En consecuencia, en marzo de 2023, el Sindicato de Trabajadores del Transporte Aéreo Colombiano (Sintratac) y la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles (ACDAC) lanzaron una campaña llamada "El vuelo de la reconciliación" para concientizar sobre los efectos negativos del comportamiento disruptivo en el aeropuerto El Dorado.

**Imagen 1. Publicaciones realizadas por la HR. María Fernanda Carrascal y la HS. Jennifer Pedraza en torno a la campaña "El vuelo de la reconciliación"**




*Fuente: Exposición de motivos Proyecto de Ley 153 de 2014*

Tal como se detalla en la exposición de motivos del proyecto de ley examinado, la campaña fue registrada por medios nacionales así:

**Imagen 2. Cubrimiento en medios de la campaña "El vuelo de la reconciliación"**




*Fuente: Exposición de motivos Proyecto de Ley 153 de 2014*

Además de lo mencionado, considerando el impacto significativo que las acciones de pasajeros disruptivos, indisciplinados, perturbadores o insubordinados tienen en los trabajadores del sector de la aviación civil, el 11 de mayo de 2023, las Representantes a la Cámara Jennifer Pedraza y María Fernanda Carrascal, junto con la Senadora Gloria Flórez y en colaboración con las organizaciones sindicales ACAV, Sintratac y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), convocaron una audiencia pública titulada "Contra la violencia y el acoso en el sector de la aviación civil colombiana ocasionada por pasajeros disruptivos".

**Imagen 3. Flyer con el cual se convocó a la audiencia pública**




*Fuente: Exposición de motivos Proyecto de Ley 153 de 2014*

La audiencia pública incluyó la participación de los sindicatos mencionados, la Aeronáutica Civil, los Ministerios de Transporte y Trabajo, representantes de la ITF, así como de algunas aerolíneas que operan en el país y de OPAIN S. A., entre otros. Este encuentro permitió detectar una preocupación compartida entre los diferentes actores del sector aeronáutico sobre las conductas disruptivas, indisciplinadas, perturbadoras o insubordinadas y su impacto en los derechos de los trabajadores del sector, por tanto, el gobierno, sindicatos, empresas y congresistas se comprometieron a llevar a cabo sesiones de trabajo para desarrollar un proyecto de ley que refuerce las sanciones para los pasajeros disruptivos, indisciplinados, insubordinados y perturbadores, buscando establecer un mayor nivel de protección y garantía para las personas

trabajadoras y crear una política pública de la cultura del vuelo que identifique las responsabilidades de entidades, empresas, trabajadores y usuarios del sector del transporte aéreo.

Teniendo en cuenta lo anterior, entre julio y noviembre de 2023 se llevaron a cabo diversas mesas de trabajo tripartitas, en el marco de las cuales se elaboró el Proyecto de Ley número 153 de 2024 Cámara.

En febrero de 2025 se dio apertura al debate de dicho proyecto de ley en la Comisión Séptima de la Cámara de Representantes. Posteriormente, el 14 de mayo de 2025, dicha Comisión lo debatió y aprobó. No obstante, al no surtirse los debates requeridos para su aprobación como ley de la República, la iniciativa fue archivada.

Para la legislatura 2026-2027, la iniciativa fue nuevamente presentada el 10 de septiembre de 2026 por los siguientes congresistas:

honorable Representante María Fernanda Carrascal Rojas.

Honorable Senadora Jennifer Dalley Pedraza Sandoval.

Honorable Senador Andrés Eduardo Forero Molina.

Honorable Representante Alexandra Pineda Ortiz.

Honorable Representante Ana Leidy Erazo Ruiz.

Honorable Representante Camilo Alfonso Torres Prada.

Honorable Representante Heiner de Jesús Gaitán Parra.

Honorable Representante Hernando González.

Honorable Representante Mauricio Andrés Toro Orjuela.

Honorable Representante Renso Alexánder García.

Honorable Representante Santiago Osorio Marín.

El 14 de octubre de 2026 mediante oficio CSCP 3.7-557-26, la Honorable Comisión Séptima de la Cámara de Representantes designó a la honorable Representante María Fernanda Carrascal Rojas como ponente única de la iniciativa.

**Gaceta de radicación**: número 1339 del 2026

## 2. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

El presente proyecto de ley tiene por objeto proteger los derechos de las personas trabajadoras del sector aeronáutico, mediante la prevención, sanción y reparación de las conductas de pasajeros disruptivos, indisciplinados, perturbadores o insubordinados en el ámbito laboral del sector aeronáutico colombiano.

## 3. PROBLEMA POR RESOLVER

En Colombia existe una normativa y reglamentación que aborda las conductas de pasajeros disruptivos, indisciplinados, insubordinados y perturbadores. No obstante, aunque el Reglamento Aeronáutico Colombiano (RAC) se alinea con las disposiciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), definiendo los actos perturbadores y estableciendo las obligaciones de los pasajeros (RAC 3.10.2.25.1) así como las competencias de las aerolíneas en casos de incumplimiento (3.10.2.25.2), no hay una norma que integre los procedimientos existentes ni que facilite una transición adecuada entre las investigaciones y sanciones administrativas y las acciones judiciales correspondientes. Además, falta claridad sobre la corresponsabilidad de las entidades y no se cuenta con mecanismos para prevenir, reparar a las víctimas y aplicar sanciones efectivas que eviten la impunidad de estas conductas. En lo que respecta a las sanciones, el RAC, conforme al artículo 55 de la Ley 105 de 1993, establece multas para los pasajeros disruptivos, cuya severidad varía según la gravedad de la conducta. Sin embargo, no hay una articulación clara sobre las responsabilidades de las entidades competentes, así, en caso de que ocurran conductas perturbadoras por parte de pasajeros que no puedan ser prevenidas, es obligatorio:

- Notificar inmediatamente al Grupo de Atención al Usuario y a la Dependencia de Seguridad de la Aviación Civil del aeropuerto correspondiente para determinar quiénes tomarán las medidas necesarias y coordinar la atención adecuada a los pasajeros.

- Las empresas concesionarias del aeropuerto deben elaborar un informe sobre la situación e informar directamente al grupo de atención al usuario, que tiene la autoridad para imponer multas a los pasajeros, aunque en muchos casos estas no se efectúan.

- Cada aeropuerto cuenta con su propio plan de seguridad; por ejemplo, en el caso de Opain (concesionaria del Aeropuerto El Dorado), su personal debe asegurarse de que un pasajero perturbador o potencialmente perturbador no sea admitido en el vuelo si se considera que puede comprometer la seguridad operativa y la integridad del terminal, la aeronave, la tripulación y otros usuarios (Márquez, 2018).

- Según el numeral 3.10.2.25.2 del RAC 3, la aerolínea tiene la autoridad para permitir o denegar el embarque del pasajero disruptivo, teniendo en cuenta que no se puede aplicar una "lista de viajeros no conformes" debido a restricciones constitucionales sobre el derecho al libre acceso a un servicio público esencial como el transporte aéreo.

Asimismo, existen sanciones en el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana; sin embargo, estas no están enfocadas exclusivamente en el sector aéreo sino en todo el sistema de transporte. También hay conductas que pueden considerarse delitos aeronáuticos, aunque en el Régimen Penal colombiano se tipifican simplemente como delitos.

Aunado a lo anterior, la complejidad regulatoria relacionada con las conductas disruptivas en vuelos internacionales con pasajeros extranjeros dificulta

que estas infracciones enfrenten procesos y sanciones adecuadas que reflejen la gravedad de los actos y sus múltiples efectos físicos y psicosociales sobre las víctimas, quienes son mayoritariamente miembros del personal aéreo sin las debidas protecciones ni respaldo institucional (Hawkins, 2023).

Según la información suministrada por la Aeronáutica Civil, entre 2019 y 2026 se pusieron en conocimiento de la entidad un total de 1.248 casos relacionados con presuntas conductas indebidas o disruptivas de pasajeros en vuelos comerciales o instalaciones aeroportuarias. En este sentido, el Grupo de Investigaciones y Sanciones a las Infracciones de la entidad ha desarrollado diversas actuaciones, entre las cuales se encuentran:

- Análisis preliminares.
- Apertura de investigaciones administrativas.
- Formulación de cargos.
- Trámite de descargos.
- Práctica y valoración de pruebas.
- Adopción de decisiones de archivo, inhibitorias o sancionatorias.
- Resolución de los recursos procedentes.

A la fecha, los expedientes de la Aeronáutica Civil correspondientes a los 1.248 casos mencionados registran el siguiente estado:

**Imagen 4. Estado de los expedientes relacionados con conductas indebidas o disruptivas de pasajeros en vuelos comerciales o en instalaciones aeroportuarias**

| Estado | Número de casos |
|---|---|
| Archivo | 207 |
| En gestión | 633 |
| Inhibitorio | 405 |
| Traslado de expediente al Superior SAA | 3 |
| **Total** | **1.248** |

*Fuente: Aeronáutica Civil*

Desde la Aeronáutica Civil se precisa que las decisiones de archivo e inhibitorias obedecen principalmente a la ausencia de elementos probatorios suficientes para continuar la actuación o al acogimiento a mecanismos de terminación anticipada previstos en la normatividad aplicable.

Por otra parte, de los expedientes que actualmente se encuentran en gestión, se identifican, entre otras, las siguientes tipologías de conducta:

- Agresiones físicas o verbales.
- Actos de perturbación en aeronaves y aeropuertos.
- Incumplimiento de instrucciones de la tripulación.
- Actos obscenos.
- Manipulación indebida de salidas de emergencia.
- Porte de elementos prohibidos.
- Uso indebido de equipos de emergencia.
- Consumo de tabaco en zonas restringidas.
- Embarque o permanencia bajo efecto de alcohol o sustancias psicoactivas.

Conforme a la tipología, se presenta el siguiente detalle estadístico de los expedientes en gestión:

**Imagen 5. Detalle estadistico de los expedientes en gestión relacionados con conductas indebidas o disruptivas de pasajeros en vuelos comerciales o en instalaciones aeroportuarias**

| TIPOLOGIA | No |
|---|---|
| Actos obscenos a bordo de las aeronaves o en los aeropuertos | 2 |
| Agredir física o verbalmente a cualquiera de los pasajeros o tripulantes de la aeronave o personal de tierra al servicio de esta, o a representantes de la autoridad aeronáutica | 94 |
| El pasajero o quien ejecute actos de perturbación a bordo de las aeronaves, o en las salas de embarque, counters u otras instalaciones aeroportuarias, o instigue a otros a que lo hagan | 30 |
| Análisis Inicial | 372 |
| Abrir o manipular innecesariamente cualquier salida de emergencia en las aeronaves o aeropuertos | 28 |
| Llevar consigo a bordo de la aeronave o en los aeropuertos, armas, o elementos cortantes, punzantes o contundentes que puedan ser utilizados como arma | 2 |
| Sustraer, o hacer mal uso de los chalecos salvavidas y demás equipos de emergencia u otros elementos existentes a bordo de la aeronave o en los aeropuertos, o manipularlos innecesariamente. | 16 |
| Fumar en cualquier parte de la aeronave durante operaciones nacionales, o en áreas no autorizadas de la aeronave durante aquellas operaciones internacionales, en las que sea permitido hacerlo. | 37 |
| Embarcar o permanecer a bordo de la aeronave en avanzado o evidente estado de intoxicación alcohólica o bajo el efecto de sustancias sicoactivas, drogas prohibidas, o ingresar a ella tales drogas. | 2 |
| No acatar orden | 37 |
| Desacatar las instrucciones de la tripulación, fomentar desorden o incitar a otros a que lo hagan | 13 |
| **Total** | **633** |

*Fuente: Aeronáutica Civil*

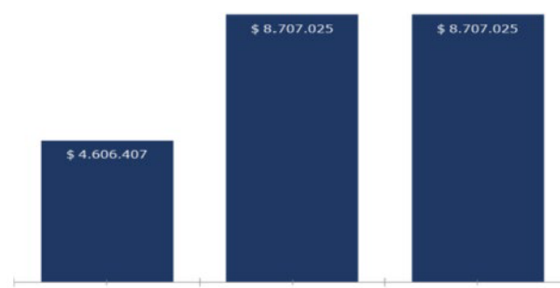
En lo correspondiente a decisiones finales adoptadas por la Aeronáutica Civil frente a la infracción prevista en relación con actos de perturbación del pasajero, se identificaron tres casos con decisión sancionatoria entre 2025 y 2026. Detalladamente, las sanciones corresponden a las siguientes conductas:

1. Agresión física y verbal contra otra pasajera durante la operación, con multa por valor de $4.606.407.

2. Afectaciones al orden y la disciplina bajo aparente estado de embriaguez, con multa por valor de $8.707.025.

3. Afectaciones al orden y la disciplina bajo aparente estado de embriaguez, con multa por valor de $8.707.025.

**Imagen 6. Valor de la multa por pasajero sancionado**




*Fuente: Aeronáutica Civil*

De los tres registros con decisión final por las infracciones señaladas, sólo uno concluyó con pago efectivo por acogimiento al beneficio de pago anticipado, mientras que los dos restantes permanecen en cobro coactivo por no haberse pagado voluntariamente la multa.

Como se ha mencionado, la Aeronáutica Civil es la autoridad aeronáutica encargada de valorar los hechos y las pruebas para determinar la clasificación aplicable y adelantar las actuaciones administrativas, investigativas o sancionatorias correspondientes. En este sentido, OPAIN, en su calidad de concesionario, notifica a dicha entidad las acciones relacionadas con pasajeros que, por su comportamiento, pueden ser considerados disruptivos, perturbadores o insubordinados.

Entre 2020 y 2026, OPAIN registró los siguientes Reportes de Irregularidades Aeroportuarias (RIA), en los que se identifican incumplimientos durante el desarrollo de la operación aeroportuaria:

**Imagen 7. RIA remitidos por OPAIN a la Aeronáutica Civil relacionados con presuntas infracciones de pasajeros disruptivos o insubordinados**

| AÑO | PASAJERO PERTURBADOR | AGRESIÓN A PERSONAL DE LA AEROLINEA Y/O FUNCIONARIO DE SEGURIDAD | TOTAL |
|---|---|---|---|
| **2020** | 45 | 38 | 83 |
| **2021** | 184 | 65 | 249 |
| **2022** | 232 | 54 | 286 |
| **2023** | 141 | 68 | 209 |
| **2024** | 299 | 59 | 358 |
| **2025** | 55 | 192 | 247 |
| **2026** | 107 | 67 | 174 |

*Fuente: OPAIN*

Este tipo de conductas no deben tomarse a la ligera, especialmente si se tienen en cuenta los acontecimientos recientes. El 8 de octubre de 2026, un hombre colombiano de 33 años, oriundo del Huila, viajaba en un vuelo con destino a Frankfurt, donde realizaría una escala para posteriormente continuar hacia Hamburgo.

Durante el trayecto entre Bogotá y la ciudad alemana, esta persona habría intentado abrir la puerta de emergencia en pleno vuelo, forzando la palanca y agrediendo a una auxiliar de vuelo en el momento. Sin embargo, no habría logrado hacerlo, debido a la intervención de dos pasajeros que lograron inmovilizarlo con correas y esposas a un asiento.

Las conductas de pasajeros disruptivos, indisciplinados, insubordinados o perturbadores también ha sido documentado por las aerolíneas, las cuales han recabado la siguiente información de acuerdo a lo establecido en la exposición de motivos del proyecto de ley:

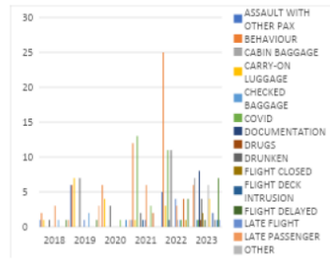
**LATAM Airlines:**

LATAM clasifica el comportamiento de los pasajeros disruptivos de acuerdo con tres categorías:

- **Categoría I:** Pasajero que afecta levemente la seguridad, higiene o buen orden; se le advierte verbalmente para que modifique su conducta, siguiendo las instrucciones dadas.
- **Categoría II:** Pasajero que ignora las instrucciones y, tras varias advertencias, continúa en su actitud; su comportamiento se vuelve verbalmente agresivo, requiriéndose el apoyo del líder del aeropuerto o la intervención de la autoridad policial.
- **Categoría III:** Pasajero que afecta significativamente la seguridad, higiene o buen orden de otros pasajeros; su conducta es agresiva, violenta, e incluye asaltos, agresiones físicas y/o amenazas, además de causar efectos en las operaciones (retrasos, cancelaciones, regreso de aeronaves, vencimiento de tripulaciones y costos asociados).

Entre enero de 2018 y septiembre de 2023, se registraron 230 incidentes provocados por pasajeros disruptivos de esta naturaleza.

**Imagen 8. Incidentes ocasionados por pasajeros disruptivos que han sido sistematizados por Latam Airlines**




*Fuente: Exposición de motivos Proyecto de Ley 153 de 2014*

Los pasajeros disruptivos de Categoría I no se registran formalmente, ya que su comportamiento puede ser controlado en el momento. La mayoría de los incidentes ocurren durante el proceso de abordaje y en pleno vuelo, destacándose como causa principal la etiqueta "BEHAVIOR" (Comportamiento), que se refiere a pasajeros que manifiestan enojo sin una causa aparente. Esta es una de las razones más comunes, junto con la presencia de pasajeros que presuntamente están bajo los efectos del alcohol o las drogas.

**Aerorepública:**

En Aerorepublica S. A., donde aproximadamente 210 tripulantes de cabina trabajan con pasajeros, 57 de ellos participaron en una encuesta de la empresa para evaluar el fenómeno de pasajeros disruptivos, indisciplinados, insubordinados o perturbadores, revelando los siguientes resultados:

- El 85% de los tripulantes encuestados (que representan el 27% del total) reportaron haber tenido experiencias con pasajeros disruptivos.
- En la mayoría de los casos, los incidentes con estos pasajeros incluyeron agresiones verbales, en seis ocasiones avanzaron a agresiones físicas y, recientemente, dos tripulantes fueron víctimas de robo por parte de un pasajero en pleno vuelo.
- Estos eventos suelen suceder principalmente durante el embarque, el servicio a bordo y el desembarque.

## 4. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY

Este proyecto de ley propone medidas integrales para proteger a los trabajadores del sector aeronáutico frente a conductas de pasajeros disruptivos, perturbadores, insubordinados o indisciplinados, resolviendo así la actual dispersión y ambigüedad normativa en el sector mediante:

- La inclusión de un enfoque diferencial y de género en todas las medidas para abordar las consecuencias de las conductas de pasajeros disruptivos, perturbadores, insubordinados o indisciplinados.
- La habilitación de la Aeronáutica Civil para imponer restricciones temporales al transporte aéreo frente a conductas de pasajeros que atenten contra la dignidad de los trabajadores y la seguridad operacional.

• El reconocimiento de las afectaciones sufridas por los trabajadores del sector aeronáutico víctimas de estos pasajeros, permitiendo su reparación.

• La instrucción a la autoridad aeronáutica, la Policía Nacional y la Fiscalía General de la Nación para crear mecanismos rápidos y simplificados para denunciar casos de afectaciones por pasajeros disruptivos o insubordinados.

• La creación de una política pública de cultura del vuelo, orientada a mejorar el servicio, prevenir, atender y reparar conductas indisciplinadas o disruptivas, promover mecanismos alternativos de resolución de conflictos y definir claramente las responsabilidades de los diferentes actores del sector.

## 5. MARCO JURÍDICO

### 5.1 Ordenamiento jurídico internacional:

El proyecto de ley examinado destaca en la exposición de motivos los siguientes instrumentos normativos:

#### 5.1.1 En relación con los pasajeros disruptivos, indisciplinados, perturbadores o insubordinados en la modalidad aérea:

**• Convenio de Tokio - 1963 "Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves":**

El Convenio, que fue aprobado en Colombia mediante la Ley 14 de 1972, es un tratado elaborado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y ha sido ratificado por 186 naciones. Este acuerdo define la jurisdicción del Estado sobre el registro de aeronaves y concede al comandante ciertas facultades para manejar situaciones con personas que hayan cometido infracciones o conflictos que puedan amenazar la seguridad de la aeronave. En particular, establece disposiciones específicas para estos casos, cuales son:

***"Artículo 3°.***

*1. El Estado de matrícula de la aeronave será competente para conocer de las infracciones y actos cometidos a bordo.*

*2. Cada Estado Contratante deberá tomar las medidas necesarias a fin de establecer su jurisdicción como Estado de matrícula sobre las infracciones cometidas a bordo de las aeronaves matriculadas en tal Estado.*

*3. El presente Convenio no excluye ninguna jurisdicción penal ejercida de acuerdo con las leyes nacionales.*

*(...)*

***Artículo 6°.***

*1. Cuando el comandante de la aeronave tenga razones fundadas para creer que una persona ha cometido, o está a punto de cometer, a bordo una infracción o un acto previsto en el artículo 1º, párrafo 1, podrá imponer a tal persona las medidas razonables incluso coercitivas, que sean necesarias:*

*a) Para proteger la seguridad de la aeronave y de las personas y bienes en la misma;*

*b) Para mantener el buen orden y la disciplina a bordo;*

*c) Para permitirle entregar tal persona a las autoridades competentes o desembarcarla de acuerdo con las disposiciones de este Capítulo.*

*2. El comandante de la aeronave puede exigir o autorizar la ayuda de los demás miembros de la tripulación y solicitar o autorizar, pero no exigir, la ayuda de los pasajeros, con el fin de tomar medidas coercitivas contra cualquier persona sobre la que tenga tal derecho. Cualquier miembro de la tripulación o pasajero podrá tomar igualmente medidas preventivas razonables sin tal autorización, cuando tenga razones fundadas para creer que tales medidas son urgentes a fin de proteger la seguridad de la aeronave, de las personas y de los bienes en la misma".*

**• Convenio de La Haya "Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves".**

Este Convenio fue ratificado por Colombia mediante la Ley 14 de 1972 y se estableció para abordar los delitos de apoderamiento o control ilícito de aeronaves en vuelo, los cuales representan un riesgo para la seguridad de las personas y bienes, afectan gravemente la operación de los servicios aéreos y minan la confianza global en la seguridad de la aviación civil. Es importante resalta:

***"Artículo 1°.***

*Comete un delito (que en adelante se denominará "el delito") toda persona que, a bordo de una aeronave en vuelo,*

*a) ilícitamente, mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación, se apodere de tal aeronave, ejerza el control de la misma, o intente cometer cualquiera de tales actos;*

*b) sea cómplice de la persona que cometa o intente cometer cualquiera de tales actos".*

**• Protocolo modificatorio de Montreal-2014**

Este protocolo modifica el Convenio de Tokio de 1963 relacionado con las infracciones y ciertos actos ocurridos a bordo de aeronaves. Entró en vigor el 1° de enero de 2020 y está disponible para su ratificación, aceptación, aprobación o adhesión. Este protocolo refuerza las medidas de seguridad en la aviación y otorga a los Estados la autoridad para procesar a los pasajeros problemáticos que aterricen en su territorio, sin importar el país donde esté registrada la aeronave.

**• Manual de la OACI - Documento 10117 sobre Aspectos Jurídicos de Pasajeros Rebeldes y Perturbadores**

Este manual es un resultado de la adopción del Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y otros actos cometidos a bordo de aeronaves (Protocolo de Montreal de 2014). Su propósito es ayudar a los gobiernos nacionales en

la creación de medidas legales adecuadas y más armonizadas para prevenir y gestionar incidentes con pasajeros rebeldes y perturbadores en vuelos internacionales.

Esto se debe a que el comportamiento disruptivo de un pasajero puede comprometer la seguridad y protección de la aeronave, la tripulación y los demás pasajeros, además de generar costosos inconvenientes para las aerolíneas y los viajeros en situaciones que requieran desviar el vuelo para manejar estos incidentes. Las directrices incluyen diversas medidas prácticas que pueden ser consideradas al desarrollar políticas, tales como la imposición de multas inmediatas para fortalecer las acciones de mantenimiento del orden.

**5.1.2 En relación con la violencia y el acoso en el lugar de trabajo**

Considerando la violación de derechos humanos provocada por la violencia y el acoso en el ámbito laboral, fenómeno que incluye las conductas de pasajeros disruptivos, perturbadores, insubordinados o indisciplinados, el proyecto de ley en comento destaca varios instrumentos internacionales que establecen directrices para el desarrollo de leyes y políticas públicas que aborden de manera integral esta problemática. Entre estos, se pueden destacar:

• **Declaración sobre la Eliminación de la Violencia contra la Mujer**

Mediante la Resolución número 48 de 2014 de la Asamblea General, que se refiere a la Declaración sobre la Eliminación de la Violencia contra la Mujer, se define la violencia hacia las mujeres, la cual está prohibida en el ámbito laboral. Además, se insta a implementar sanciones penales, civiles y administrativas con un enfoque preventivo, así:

***"Artículo 2°***

*Se entenderá que la violencia contra la mujer abarca los siguientes actos, aunque sin limitarse a ellos: ...*

*b) La violencia física, sexual y sicológica perpetrada dentro de la comunidad en general, inclusive la violación, el abuso sexual, el acoso y la intimidación sexuales en el trabajo, en instituciones educacionales y en otros lugares, la trata de mujeres y la prostitución forzada.*

*(...)*

***Artículo 4°***

*d) Establecer, en la legislación nacional, sanciones penales, civiles, laborales y administrativas, para castigar y reparar los agravios infligidos a las mujeres que sean objeto de violencia; debe darse a éstas acceso a los mecanismos de la justicia y, con arreglo a lo dispuesto en la legislación nacional, a un resarcimiento justo y eficaz por el daño que hayan padecido; los Estados deben además informar a las mujeres de sus derechos a pedir reparación por medio de esos mecanismos;*

*f) Elaborar, con carácter general, enfoques de tipo preventivo y todas las medidas de índole jurídica, política, administrativa y cultural que puedan fomentar la protección de la mujer contra toda forma de violencia, y evitar eficazmente la reincidencia en la victimización de la mujer como consecuencia de leyes, prácticas de aplicación de la ley y otras intervenciones que no tengan en cuenta la discriminación contra la mujer (...)".*

**Convención sobre la Eliminación de todas las formas de Discriminación contra la Mujer**

En sus artículos 7° y 16, se establece que los Estados Parte deben implementar medidas para erradicar la discriminación contra las mujeres en todos los ámbitos, lo que incluye la igualdad ante la ley, la gobernanza y la política, el entorno laboral y otras áreas de la vida pública y social (art. 7-16).

Por otro lado, en la Recomendación General núm. 19, la CEDAW define el acoso sexual como:

*"Comportamiento de tono sexual tal como contactos físicos e insinuaciones, observaciones de tipo sexual, exhibición de pornografía y exigencias sexuales, verbales o, de hecho. Este tipo de conducta puede ser negativa y podría causarle problemas en el trabajo, en la contratación o ascenso inclusive, o cuando crea un medio de trabajo hostil".*

• **Declaración y Plataforma de Acción de Beijing**

En el párrafo 178, se establece que el acoso sexual constituye una forma de discriminación y violencia contra las mujeres. Se exige a diversos actores, como los gobiernos, los empleadores, la sociedad civil y los sindicatos, que aseguren que los Estados promulguen y apliquen leyes contra el acoso sexual. Además, se insta a los empleadores a desarrollar políticas y estrategias para combatir este problema.

• **Convenio 111 sobre la discriminación (empleo y ocupación) y Convenio 169 sobre pueblos indígenas y tribales de la OIT**

Tal como se establece en la exposición de motivos del proyecto de ley, a través del Convenio número 111 de la OIT, en su artículo 2°, se establece que:

*"Todo Miembro para el cual este Convenio se halle en vigor se obliga a formular y llevar a cabo una política nacional que promueva, por métodos adecuados a las condiciones y a la práctica nacional, la igualdad de oportunidades y de trato en materia de empleo y ocupación, con objeto de eliminar cualquier discriminación a este respecto".*

La Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones ha afirmado que el acoso sexual se considera una forma de discriminación sexual, tal como se establece en el Convenio sobre la Discriminación (Empleo y Ocupación) (número 111) y en el Convenio sobre Pueblos Indígenas y Tribales (número 169), que prohíbe explícitamente el acoso sexual en el entorno laboral.

Por otro lado, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) ha señalado que el acoso tiene un efecto perjudicial en el ámbito laboral, ya que

socava la igualdad en el trabajo y afecta la integridad, dignidad y bienestar de los trabajadores. Esto, a su vez, repercute negativamente en las empresas, debilitando las bases necesarias para establecer relaciones laborales saludables y afectando la productividad (OIT, 2003).

- **Convenio número 190 sobre violencia y acoso en el lugar de trabajo de la OIT**

El Convenio número 190 de la OIT y la Recomendación 206 establecen un marco legal para prevenir y abordar la violencia y el acoso en el entorno laboral, abarcando tanto el sector público como el privado, definiendo la violencia y el acoso en los siguientes términos:

*"a) la expresión «violencia y acoso» en el mundo del trabajo designa un conjunto de comportamientos y prácticas inaceptables, o de amenazas de tales comportamientos y prácticas, ya sea que se manifiesten una sola vez o de manera repetida, que tengan por objeto, que causen o sean susceptibles de causar, un daño físico, psicológico, sexual o económico, e incluye la violencia y el acoso por razón de género, y*

*b) la expresión "violencia y acoso por razón de género" designa la violencia y el acoso que van dirigidos contra las personas por razón de su sexo o género, o que afectan de manera desproporcionada a personas de un sexo o género determinado, e incluye el acoso sexual…".*

Se puede deducir que las acciones de pasajeros disruptivos, molestos, desobedientes o indisciplinados constituyen actos de violencia y acoso hacia los trabajadores del sector aeronáutico. Por ello, es crucial implementar medidas, como las que se proponen en este proyecto de ley, para prevenir y sancionar efectivamente tales conductas.

El Convenio presenta las siguientes características:

- **Alcance de aplicación:** El Convenio 190 abarca a todos los trabajadores, incluidas las personas en formación, aprendices, trabajadores migrantes y quienes buscan empleo.

- **Responsabilidades de los empleadores:** Este Convenio establece que los empleadores deben asegurar un entorno laboral seguro y saludable que prevenga la violencia y el acoso. También deben tomar medidas para prevenir, proteger y abordar estos problemas.

- **Protección de los denunciantes:** El Convenio 190 subraya la necesidad de proteger a quienes denuncian casos de violencia y acoso, garantizando que no sufran represalias ni discriminación por haber presentado una queja.

- **Conciliación y remedios:** Se destaca la importancia de ofrecer mecanismos de conciliación y soluciones efectivas para las víctimas de violencia y acoso, lo que incluye procedimientos internos para denuncias, investigaciones imparciales y acceso a recursos legales y servicios de apoyo.

La Recomendación 206 de la OIT complementa el Convenio número 190 al ofrecer directrices prácticas para prevenir y abordar la violencia y el acoso en el trabajo.

Algunos puntos clave de esta recomendación son:

- **Principios fundamentales:** Los miembros deben adoptar un enfoque inclusivo e integrado que considere las cuestiones de género al tratar la violencia y el acoso en el trabajo.

- **Igualdad y no discriminación:** Las leyes y políticas nacionales sobre violencia y acoso deben alinearse con los instrumentos de la OIT relacionados con la igualdad y la no discriminación.

- **Compensación:** Las víctimas de violencia y acoso en el ámbito laboral deben tener acceso a compensaciones por lesiones psicosociales, físicas o cualquier enfermedad que les impida trabajar.

- **Convención Interamericana para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra la mujer - Convención de Belém do Pará de 1994**

La Convención reafirma el derecho de las mujeres a no ser víctimas de violencia, lo que incluye el acoso sexual en el trabajo o en cualquier otro ámbito. Esta Convención demanda a los Estados que establezcan normas legales para proteger a las mujeres del acoso y otras formas de violencia. En particular, su artículo 2° establece que el acoso sexual en el entorno laboral se considera una forma de violencia contra la mujer.

A su vez, tal como se enuncia en la exposición de motivos del proyecto de ley analizado, en su artículo 1°, puntualiza:

*"Para los efectos de esta Convención debe entenderse por violencia contra la mujer cualquier acción o conducta, basada en su género, que cause muerte, daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico a la mujer, tanto en el ámbito público como en el privado".*

Definición que se complementa con su artículo 2° en virtud del cual se puntualizan las conductas consideradas como violencia contra la mujer:

*(...) que tenga lugar en la comunidad y sea perpetrada por cualquier persona y que comprende, entre otros, violación, abuso sexual, tortura, trata de personas, prostitución forzada, secuestro y acoso sexual en el lugar de trabajo, así como en instituciones educativas, establecimientos de salud o cualquier otro lugar (...).*

**5.2 Ordenamiento jurídico nacional**

**5.2.1 Régimen legal y sancionatorio vigente frente a los pasajeros disruptivos perturbadores, insubordinados o indisciplinados en la modalidad aérea:**

**5.2.1.1 Los pasajeros disruptivos, indisciplinados, perturbadores o insubordinados desde la definición de RAC y sanciones aplicables.**

El Reglamento Aeronáutico de Colombia otorga a la Unidad Administrativa Especial de

Aeronáutica Civil la autoridad para llevar a cabo investigaciones contra pasajeros que se comporten de manera disruptiva, perturbadora, insubordinada o indisciplinada, como se detallará a continuación.

• **RAC 160 "Seguridad de la Aviación Civil" sección 160.005 (a)**

Se define a una persona disruptiva o perturbadora como aquella que ignora las normas de conducta en un aeropuerto o a bordo de una aeronave, así como las instrucciones del personal del aeropuerto o de la tripulación, causando desorden o falta de disciplina en esos entornos.

Asimismo, se considera insubordinado a un pasajero que, desde el cierre de la puerta de la aeronave antes del despegue hasta su apertura tras el aterrizaje, comete alguno de los siguientes actos:

a. Agresión, intimidación, amenaza o conducta temeraria intencionada que compromete el orden o la seguridad de las personas o bienes.

b. Agresión, intimidación, amenaza o interferencia en las funciones de un miembro de la tripulación que afecta su capacidad para desempeñar dichas funciones.

c. Conducta temeraria intencionada o daño a una aeronave, su equipo o estructuras que amenazan el orden y la seguridad operacional de la aeronave o la seguridad de sus ocupantes.

d. Difusión de información falsa que ponga en riesgo la seguridad operacional de una aeronave en vuelo.

e. Desobediencia a órdenes o instrucciones legítimas dadas para asegurar operaciones seguras y eficientes.

Por su parte, tal como se indica en la exposición de motivos del proyecto de ley, la sección 3.10.2.25., de RAC 3 establece la definición de "Comportamiento del pasajero" como la obligación del pasajero acatar las instrucciones del transportador y de sus tripulantes, relativas a la seguridad o al comportamiento durante el vuelo, impartidas desde las operaciones de embarque, así como durante el carreteo, despegue, vuelo, aterrizaje y desembarque. De acuerdo con la ley, el comandante de la aeronave es la máxima autoridad a bordo de la aeronave, por lo que los demás tripulantes y todos los pasajeros durante el viaje, estarán sometidos a su autoridad. (Artículo 1805 del Código de Comercio).

• **RAC 3 sección 3.10.2.25.1**

Dicha sección establece que:

*"... El pasajero deberá abstenerse de todo acto que pueda atentar contra la seguridad del vuelo, contra su propia seguridad o la de las demás personas o cosas a bordo, así como de cualquier conducta que atente contra el buen orden, la moral o la disciplina a bordo o en los aeropuertos; o que de cualquier modo implique molestias a los demás pasajeros. Particularmente los pasajeros deberán abstenerse de:*

*a. Desabrochar su cinturón de seguridad, levantarse de su asiento o permanecer de pie al interior de la aeronave mientras esta se encuentre en movimiento, en tierra o en vuelo, contrariando las instrucciones de la tripulación.*

*b. Operar durante el vuelo o sus fases preparativas, teléfonos celulares o satelitales, radios transmisores o receptores portátiles computadores, y demás equipos electrónicos que puedan interferir con los sistemas de vuelo, comunicaciones o navegación de la aeronave, contrariando las instrucciones de la tripulación.*

*c. Sustraer, o hacer mal uso de los chalecos salvavidas y demás equipos de emergencia u otros elementos existentes a bordo de la aeronave o en los aeropuertos, o manipularlos innecesariamente.*

*d. Abrir o manipular innecesariamente cualquier salida de emergencia en las aeronaves o aeropuertos.*

*e. Obstruir el acceso a las salidas normales o de emergencia de la aeronave o la circulación de personas al interior de la misma, mediante la colocación inapropiada de equipajes de mano u otros objetos, o entorpecer indebidamente los procedimientos de evacuación.*

*f. Obstruir las alarmas y sistemas de detección de incendio u otras contingencias instaladas en la aeronave.*

*g. Fumar en cualquier parte de la aeronave durante operaciones nacionales, o en áreas no autorizadas de la aeronave durante aquellas operaciones internacionales, en las que sea permitido hacerlo.*

*h. Asumir actitudes o expresar comentarios que puedan generar pánico entre los demás pasajeros.*

*i. Agredir física o verbalmente a cualquiera de los pasajeros o tripulantes de la aeronave o personal de tierra al servicio de la misma, o a representantes de la autoridad aeronáutica.*

*j. Causar indebidamente, molestias o cualquier tipo de perturbación a otros pasajeros.*

*k. Llevar consigo a bordo de la aeronave o en los aeropuertos, armas, o elementos cortantes, punzantes o contundentes que puedan ser utilizados como arma.*

*l. Llevar consigo, o en el en equipaje de mano o facturado, cualquier elemento clasificado como mercancía peligrosa, o elementos o sustancias prohibidas, en violación de las normas de seguridad aplicables.*

*m. Asumir conductas o ejecutar actos obscenos a bordo de las aeronaves o en los aeropuertos.*

*n. Consumir durante el vuelo, alimentos o bebidas no suministrados por el transportador, sin su autorización.*

*ñ. Embarcar o permanecer a bordo de la aeronave en avanzado o evidente estado de intoxicación alcohólica o bajo el efecto de sustancias*

*sicoactivas, drogas prohibidas, o ingresar a ella tales drogas.*

*o. Ingresar a la aeronave o permanecer en ellas sin autorización de la aerolínea, o de la tripulación, o negarse a desembarcar cuando se le haya dado instrucciones en tal sentido.*

*p. Moverse masiva o tumultuariamente al interior de la aeronave, de modo que pueda verse afectado su centro de gravedad, salvo caso de emergencia que lo ameriten.*

*q. Obstruir o impedir por cualquier medio la movilización, remolque o rodaje de la aeronave en que viaja o ha de viajar, o de cualquiera otra.*

*r. Desacatar las instrucciones de la tripulación, fomentar desorden o incitar a otros a que lo hagan.*

*s. Llevar animales vivos o mascotas en la cabina de pasajeros en los casos en que no sea permitido, contrariando las normas vigentes al respecto, o las instrucciones de la tripulación.*

*t. Llevar consigo o en el equipaje de mano o registrado, objetos valiosos, dinero en efectivo, divisas, piedras o metales preciosos, cuyo valor exceda los cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes, sin declararlos al transportador (sin perjuicio de la declaración que deba hacerse a la autoridad aduanera u otras que sean competentes) o en cantidades tales que, declaradas o no, puedan en manera alguna, poner en peligro la seguridad del vuelo o de las personas a bordo o en los aeropuertos.*

*u. Ejecutar cualquier acto que innecesariamente, imponga demoras a la salida del vuelo u obligue a su interrupción o desvío.*

*v. Cualquier otro acto o hecho que se considere como indebido por parte de la aerolínea o de la autoridad aeronáutica y que se encuentre definido en las condiciones generales del contrato de transporte o en las normas aeronáuticas, penales o policivas, o que atente contra la seguridad, el orden o la disciplina a bordo".*

- **RAC 3 sección 3.10.2.25.2.**

Establece lo siguiente en materia de incumplimiento del pasajero:

*"Cuando un pasajero incumpla una cualquiera de las anteriores obligaciones o asuma a bordo de la aeronave, o en el aeropuerto, conductas perturbadoras o ejecute actos que afecten la seguridad del vuelo, el buen orden, o la disciplina, la aerolínea podrá considerar terminado el contrato del transporte y, dependiendo de las circunstancias, abstenerse de transportarlo en dicho vuelo; o interrumpir el transporte que hubiera iniciado. En tales casos el transportador podrá reclamar o retener del pasajero los valores correspondientes a los costos o demoras en que incurra con ocasión de tales conductas, quedando el reembolso del valor del tiquete sometido a las reducciones de que trata la sección 3.10.2.14.3". de RAC 3".*

- **RAC 13- régimen sancionatorio**

El régimen sancionatorio previsto en el RAC 13, señala lo siguiente:

*"13.001 Normas descriptivas de las infracciones y sanciones*

*Disposiciones generales*

*(1) Corresponde a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, de conformidad con el artículo 55 de la Ley 105 de 1993 sancionar administrativamente a los particulares, personas naturales o jurídicas, relacionadas con el sector por la violación de los reglamentos aeronáuticos y, las demás normas que regulan las actividades aeronáuticas y fijar los criterios para la imposición de dichas sanciones.*

*(2) Las disposiciones aquí contenidas, son el señalamiento de dichos criterios para la imposición de las sanciones conforme a la norma citada, en armonía y aplicación de los principios rectores consagrados en esta parte, en la Constitución Nacional y las normas pertinentes de los Códigos Penal, de Procedimiento Penal y Contencioso Administrativo".*

A su vez en el ámbito de aplicación se establece:

*"13.005 Ámbito de Aplicación: Las presentes normas son aplicables, de manera general a toda persona natural o jurídica, nacional o extranjera, que desarrolle actividades relacionadas con el sector aeronáutico (actividades aeronáuticas civiles). Particularmente dicha normas se aplican dentro del territorio nacional, o a bordo de aeronaves civiles de matrícula colombiana o extranjeras que sean operadas por explotador colombiano".*

El RAC 13, en su sección 13.015, define la Facultad Sancionatoria como la autoridad que posee la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) según la ley, a través de sus dependencias y funcionarios competentes, para imponer sanciones a cualquier individuo que infrinja las normas aeronáuticas.

Teniendo en cuenta lo anterior, la sección 13.100 de RAC 13 establece lo siguiente:

***"13.100 De las infracciones***

*(a) A los efectos del presente Reglamento, constituye infracción toda violación a las normas contenidas en los convenios internacionales sobre aviación civil en que Colombia sea parte y sus anexos; a las normas contenidas en el Libro Quinto, Parte Segunda del Código de Comercio ("De la Aeronáutica"); y a las contenidas en el presente Reglamento Aeronáutico y de manera especial las señaladas en este Capítulo como tales, así como a cualquier otra norma relacionada con el sector aeronáutico, ya sea por acción o por omisión.*

*(...)*

*"13.515 Será sancionado con multa equivalente a ciento once (111) U.V.T.(...):*

*(pp) Quién, por fuera de los casos previstos de otro modo, encontrándose en un aeropuerto o a bordo de una aeronave, viole o propicie la violación*

*de las disposiciones sanitarias, medidas preventivas, o protocolos de bioseguridad adoptados por autoridad competente, para evitar la propagación de enfermedades contagiosas a través de los aeropuertos o de la navegación aérea*

*(...)*

*"13.520 Será sancionado con multa equivalente a ciento ochenta y cinco (185) U.V.T.(...):*

*(aa) El pasajero o quien, en un aeropuerto, profiera ofensas o insultos a las autoridades aeroportuarias, sanitarias o policiales.*

*(bb) El pasajero o quien ejecute actos de perturbación a bordo de las aeronaves, o en las salas de embarque, counters u otras instalaciones aeroportuarias, o instigue a otros a que lo hagan.*

*(cc) El pasajero o quien, sin autorización para embarcar, acceda a una aeronave, o permanezca en ella negándose a desembarcar, cuando se haya dado la instrucción en tal sentido. La sanción aquí prevista se incrementará en otro tanto cuando el infractor lo haga por la fuerza, valiéndose de amenazas, o empleando medios violentos.*

(…)

*13.525 Será sancionado(a) con multa equivalente a trescientos setenta (370) U.V.T.(...):*

*(t) Quien agreda física o verbalmente o profiera amenazas al personal asignado a la seguridad de la aviación civil, con ocasión del ejercicio de sus funciones, sea éste del explotador del aeropuerto o contratado para realizar estas labores, o de la Policía nacional, al igual que al personal de seguridad de una aerolínea, tripulantes y personal de tierra dedicado al chequeo y despacho de un vuelo. Si la agresión a tripulantes se comete en vuelo, (una vez cerradas todas las puertas de la aeronave para la partida, hasta que sean nuevamente abiertas en el lugar de destino) la sanción aquí prevista, se incrementará en otro tanto.*

*(x) El pasajero o quien, sin autorización, ingrese a la cabina de mando de una aeronave en servicio".*

- **Ley 1801 del 29 de julio de 2016 - Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana**

El Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana otorga a la autoridad policial la capacidad de intervenir ante la presencia de pasajeros disruptivos, indisciplinados, perturbadores o insubordinados en un aeropuerto o en una aeronave. Además, si el piloto identifica un comportamiento que va en contra de la convivencia, puede asumir temporalmente funciones de autoridad policial para luego entregar al pasajero problemático a las autoridades competentes.

En este contexto, el artículo 146 de la Ley 1801 de 2016 señala lo siguiente:

*"Comportamientos contrarios a la convivencia en los sistemas de transporte motorizados o servicio público de transporte masivo de pasajeros. Los siguientes comportamientos son contrarios a la convivencia en los sistemas de transporte público colectivo e individual de pasajeros y por lo tanto no deben efectuarse:*

*1. Realizar o permitir el control informal de los tiempos durante el rodamiento del vehículo, mientras se encuentran estos en circulación.*

*2. Impedir el ingreso o salida prioritaria a mujer embarazada, adulto mayor, persona con niños o niñas, o personas con discapacidad.*

*3. Transportar mascotas en vehículos de transporte público incumpliendo la reglamentación establecida para tales efectos por la autoridad competente.*

*4. Irrespetar la enumeración y los turnos establecidos en estos medios, así como el sistema de sillas preferenciales, y no ceder el lugar a otra persona por su condición vulnerable.*

*5. Agredir, empujar o irrespetar a las demás personas durante el acceso, permanencia o salida de estos.*

*6. Consumir alimentos, bebidas o derivados del tabaco o sustancias cuando estén prohibidas.*

*7. Evadir el pago de la tarifa, validación, tiquete o medios que utilicen los usuarios para acceder a la prestación del servicio esencial de transporte público de pasajeros, en cualquiera de sus modalidades.*

*8. Destruir, obstruir, alterar o dañar los sistemas de alarma o emergencia de los vehículos destinados al transporte público o sus señales indicativas.*

*9. Obstaculizar o impedir la movilidad o el flujo de usuarios en estos sistemas.*

*10. Poner en peligro la seguridad operacional de los sistemas de transporte masivo, colectivo o individual, aéreo, fluvial o terrestre, con los siguientes comportamientos:*

*a) Operar durante el vuelo o sus fases preparatorias, teléfonos móviles, radios transmisores o receptores portátiles, computadoras y demás equipos electrónicos, que puedan interferir con los sistemas de vuelo, comunicaciones o navegación aérea, contrariando las indicaciones de la tripulación;*

*b) Transitar, sin autorización de la autoridad aeronáutica, por las pistas de los aeropuertos, rampas o calles de rodaje;*

*c) Introducir, sin autorización de las autoridades aeronáuticas, bienes muebles a las pistas, rampas o calles de rodaje de los aeropuertos;*

*d) Operar, sin autorización de la autoridad aeronáutica, vehículos aéreos ultralivianos en aeropuertos controlados, parapentes, aeromodelos, paracaídas, cometas tripuladas o no, y demás artefactos de aviación deportiva cerca de las cabeceras de las pistas o dentro de sus zonas de aproximación;*

*e) Sustraer, o hacer mal uso de los chalecos salvavidas y demás equipos para la atención en los sistemas de transporte público;*

*f) Resistirse a los procesos de seguridad en los filtros de los sistemas de transporte público;*

*g) Introducir al medio de transporte cualquier sustancia o elemento que pueda poner en peligro la salud de los tripulantes y demás pasajeros;*

*h) Contravenir las obligaciones que se determinen en los reglamentos y/o manuales de uso y operación, que establezcan las autoridades encargadas al respecto;*

*11. Perturbar en los medios de transporte públicos, la tranquilidad de los demás ocupantes mediante cualquier acto molesto;*

*12. Ingresar y salir de las estaciones o portales por sitios distintos a las puertas designadas para el efecto.*

*13. Alterar, manipular, deteriorar, destruir o forzar, las puertas de las estaciones o de los buses articulados, metro, tranvía, vehículo férreo, cable aéreo, o de los diferentes medios de transporte de los sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros, impedir su uso y funcionamiento normal, salvo en situaciones de emergencia.*

*14. Omitir, por parte de las empresas prestadoras del servicio de transporte, el deber de mantener los vehículos de transporte público en condiciones de aseo óptimas para la prestación del servicio.*

*15. Perturbar en los medios de transporte públicos, la tranquilidad de los demás ocupantes mediante cualquier acto obsceno.*

*16. Irrespetar a las autoridades del sistema.*

**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 DE MANERA GENERAL |
|---|---|
| Numeral 1 | Amonestación |
| Numeral 2 | Multa General tipo 1 |
| Numeral 3 | Multa General tipo 2 |
| Numeral 4 | Amonestación |
| Numeral 5 | Multa General tipo 1 |
| Numeral 6 | Multa General tipo 1 |
| Numeral 7 | Multa General tipo 2 |
| Numeral 8 | Multa General tipo 4 |
| Numeral 9 | Multa General tipo 3 |
| Numeral 10 | Multa General tipo 4 |
| Numeral 11 | Amonestación |
| Numeral 12 | Multa General tipo 1 |
| Numeral 13 | Multa General tipo 3; Reparación de daños materiales de muebles o inmuebles |
| Numeral 14 | Multa General Tipo 3 |
| Numeral 15 | Multa General Tipo 4 |
| Numeral 16 | Multa General Tipo 3. |

Considerando lo anterior, en el caso de las conductas de pasajeros disruptivos, indisciplinados, perturbadores o insubordinados, se pueden aplicar sanciones como la amonestación, multas de tipo general (Tipo 1, Tipo 2, Tipo 3, Tipo 4) o la reparación de daños a bienes muebles o inmuebles.

Por su parte, frente a las facultades de un piloto de aeronave, el artículo 147 dispone lo siguiente:

*"Obligaciones del piloto de embarcación fluvial o aeronave. El piloto de la aeronave o embarcación fluvial tomará las medidas necesarias y eficaces al momento de la comisión del acto indebido contra la seguridad operacional del medio de transporte cometido a bordo, para controlar las situaciones, informando oportunamente a las autoridades de policía, para que estas procedan a la aplicación de la medida, de conformidad con los procedimientos establecidos en el presente Código".*

Más adelante, el mismo Código dispone en su artículo 149 los medios de policía que pueden ser utilizados por las autoridades:

*"Medios de Policía. Los medios de Policía son los instrumentos jurídicos con que cuentan las autoridades competentes para el cumplimiento efectivo de la función y actividad de Policía, así como para la imposición de las medidas correctivas contempladas en este Código.*

*Los medios de Policía se clasifican en inmateriales y materiales.*

*Los medios materiales son el conjunto de instrumentos utilizados para el desarrollo de la función y actividad de Policía.*

Son medios materiales de Policía:

1. Traslado por protección.
2. Retiro del sitio.
3. Traslado para procedimiento policivo.
4. Registro.
5. Registro a persona.
6. Registro a medios de transporte.
7. Suspensión inmediata de actividad (…)
10. Incautación.
11. Incautación de armas de fuego, no convencionales, municiones y explosivos.
12. Uso de la fuerza.
13. Aprehensión con fin judicial.
14. Apoyo urgente de los particulares.
15. Asistencia militar".

En relación con las multas, el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana, señala lo siguiente:

***"Artículo 180.*** *Multas. Es la imposición del pago de una suma de dinero en moneda colombiana, cuya graduación depende del comportamiento realizado, según la cual varía el monto de la multa. Así mismo, la desobediencia, resistencia, desacato, o reiteración del comportamiento contrario a la convivencia, incrementará el valor de la multa, sin perjuicio de los intereses causados y el costo del cobro coactivo.*

*Las multas se clasifican en generales y especiales. Las multas generales se clasifican de la siguiente manera:*

***Multa Tipo 1:*** *Cuatro (4) salarios mínimos diarios legales vigentes (smdlv).*

***Multa Tipo 2:*** *Ocho (8) salarios mínimos diarios legales vigentes (smdlv).*

***Multa Tipo 3:*** *Dieciséis (16) salarios mínimos diarios legales vigentes (smdlv).*

***Multa Tipo 4:*** *Treinta y dos (32) salarios mínimos diarios legales vigentes (smdlv)".*

Por último, existe un medio de publicidad de las medidas policivas adoptadas conforme a lo dispuesto en el artículo 184 del Código, así:

*"Artículo 184. Registro Nacional de Medidas Correctivas. La Policía Nacional llevará un registro nacional de medidas correctivas que incluirá la identificación de la persona, el tipo de comportamiento contrario a la convivencia, el tipo de medida correctiva y el estado de pago de la multa o cumplimiento de la medida correctiva. La Registraduría Nacional del Estado Civil facilitará a las autoridades de policía el acceso a sus bases de datos para la identificación e individualización de las personas vinculadas a procesos de policía por comportamientos que afecten la convivencia. Parágrafo. Solo las personas que sean registradas en dicha base de datos tienen derecho a conocer, actualizar y rectificar las informaciones que se hayan recogido en ella, en los términos contemplados en la ley".*

**5.2.1.1 Código Penal Colombiano**

Es fundamental destacar que, conforme al artículo 15 de la Ley 599 de 2000, la legislación penal colombiana se aplica a quienes abordaron una aeronave colombiana:

*"Artículo 15. Territorialidad por extensión. (...)*

*La ley penal colombiana se aplicará a la persona que cometa la conducta punible a bordo de nave o aeronave del Estado o explotada por este, que se encuentre fuera del territorio nacional, salvo las excepciones consagradas en los tratados o convenios internacionales ratificados por Colombia".*

En el ámbito penal, las acciones de los pasajeros disruptivos, indisciplinados, perturbadores o insubordinados pueden clasificarse dentro de los siguientes tipos delictivos.

*"Artículo 173. Apoderamiento de aeronaves, naves, o medios de transporte colectivo. El que mediante violencia, amenazas o maniobras engañosas, se apodere de nave, aeronave, o de cualquier otro medio de transporte colectivo, o altere su itinerario, o ejerza su control, incurrirá, por esa sola conducta, en prisión de ciento sesenta (160) a doscientos setenta (270) meses y multa de mil trescientos treinta y tres punto treinta y tres (1.333.33) a cuatro mil quinientos (4.500) salarios mínimos legales mensuales vigentes.*

*La pena se aumentará de la mitad a las tres cuartas partes, cuando no se permita la salida de los pasajeros en la primera oportunidad".*

- *"Artículo 205. Acceso Carnal Violento. El que realice acceso carnal con otra persona mediante violencia, incurrirá en prisión de doce (12) a veinte (20) años".*
- *"Artículo 206. Acto Sexual Violento. El que realice en otra persona acto sexual diverso al acceso carnal mediante violencia, incurrirá en prisión de ocho (8) a dieciséis (16) años".*
- *"Artículo 210-A. Acoso Sexual. El que en beneficio suyo o de un tercero y valiéndose de su superioridad manifiesta o relaciones de autoridad o de poder, edad, sexo, posición laboral, social, familiar o económica, acose, persiga, hostigue o asedie física o verbalmente, con fines sexuales no consentidos, a otra persona, incurrirá en prisión de uno (1) a tres (3) años".*
- *"Artículo 265. Daño en bien ajeno. El que destruya, inutilice, haga desaparecer o de cualquier otro modo dañe bien ajeno, mueble o inmueble incurrirá en prisión de uno (1) a cinco (5) años y multa de cinco (5) a veinticinco (25) salarios mínimos legales mensuales vigentes, siempre que la conducta no constituya delito sancionado con pena mayor. La pena será de uno (1) a dos (2) años de prisión y multa hasta de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, cuando el monto del daño no exceda de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes. Si se resarciere el daño ocasionado al ofendido o perjudicado antes de proferirse sentencia de primera o única instancia, habrá lugar al proferimiento de resolución inhibitoria, preclusión de la investigación o cesación de procedimiento".*
- *"Artículo 353. Perturbación en servicio de transporte público, colectivo u oficial. El que por cualquier medio ilícito imposibilite la circulación o dañe nave, aeronave, vehículo o medio motorizado destinados al transporte público, colectivo o vehículo oficial, incurrirá en prisión de cuatro (4) a ocho (8) años y multa de trece puntos treinta y tres (13.33) a setenta y cinco (75) salarios mínimos legales mensuales vigentes".*
- *"Artículo 354. Siniestro o daño de nave. El que ocasione incendio, sumersión, encallamiento o naufragio de nave o de otra construcción flotante, o el daño o caída de aeronave, incurrirá en prisión de dieciséis (16) a ciento veintiséis (126) meses y multa de sesenta y seis puntos sesenta y seis (66.66) a setecientos cincuenta (750) salarios mínimos legales mensuales vigentes".*
- *"Artículo 356. Disparo de arma de fuego contra vehículo. El que dispare arma de fuego contra vehículo en que se hallen una o más personas, incurrirá en prisión de dieciséis (16) a noventa (90) meses".*

**5.2.2 Frente a la violencia y el acoso en el lugar de trabajo**

Dada la gravedad de la violencia y el acoso, que incluye el acoso sexual, y sus repercusiones en los

derechos humanos, la legislación establece sanciones en el ámbito del derecho penal, laboral, disciplinario o policial, según el contexto y la gravedad de la situación.

En particular, para los fines de este proyecto de ley, es relevante resaltar la siguiente normativa:

• **Ley 1257 de 2008. Por la cual se dictan normas de sensibilización, prevención y sanción de formas de violencia y discriminación contra las mujeres, se reforman los Códigos Penal, de Procedimiento Penal, la Ley 294 de 1996 y se dictan otras disposiciones.**

Dicha ley establece cuatro tipos de daños que pueden surgir de los episodios de violencia contra las mujeres:

• **Daño psicológico:** Consecuencia proveniente de la acción u omisión destinada a degradar o controlar las acciones, comportamientos, creencias y decisiones de otras personas, por medio de intimidación, manipulación, amenaza, directa o indirecta, humillación, aislamiento o cualquier otra conducta que implique un perjuicio en la salud psicológica, la autodeterminación o el desarrollo personal.

• **Daño o sufrimiento físico:** Riesgo o disminución de la integridad corporal de una persona.

• **Daño o sufrimiento sexual:** Consecuencias que provienen de la acción consistente en obligar a una persona a mantener contacto sexualizado, físico o verbal, o a participar en otras interacciones sexuales mediante el uso de fuerza, intimidación, coerción, chantaje, soborno, manipulación, amenaza o cualquier otro mecanismo que anule o limite la voluntad personal. Igualmente, se considerará daño o sufrimiento sexual el hecho de que la persona agresora obligue a la agredida a realizar alguno de estos actos con terceras personas.

• **Daño patrimonial:** Pérdida, transformación, sustracción, destrucción, retención o distracción de objetos, instrumentos de trabajo, documentos personales, bienes, valores, derechos o económicos destinados a satisfacer las necesidades de la mujer.

Por su parte el artículo 2° de la ley define la violencia contra las mujeres en los siguientes términos:

*"... Por violencia contra la mujer se entiende cualquier acción u omisión, que le cause muerte, daño o sufrimiento físico, sexual, psicológico, económico o patrimonial por su condición de mujer, así como las amenazas de tales actos, la coacción o la privación arbitraria de la libertad, bien sea que se presente en el ámbito público o en el privado.*

*(...)*

*Esta forma de violencia puede consolidarse en las relaciones de pareja, familiares, en las laborales o en las económicas".*

• **Ley 1010 de 2006. Por medio de la cual se adoptan medidas para prevenir, corregir y sancionar el acoso laboral y otros hostigamientos en el marco de las relaciones de trabajo.**

A pesar del aumento del acoso laboral a lo largo de los años, la normativa laboral no es completamente efectiva para abordarlo ni para garantizar el acceso a la justicia y la reparación para las víctimas. En este contexto, se destaca la Ley 1010 de 2006, que:

• **Define el acoso laboral:** La ley proporciona una definición clara de acoso laboral, incluyendo tanto acciones directas como indirectas que crean un ambiente hostil en el trabajo.

• **Responsabilidades del empleador:** Establece que los empleadores deben implementar medidas para prevenir el acoso laboral y para investigar y sancionar adecuadamente los casos que ocurran en su empresa u organización.

• **Procedimientos de denuncia:** La ley establece procedimientos específicos que permiten a los trabajadores denunciar situaciones de acoso laboral, asegurando la confidencialidad y protección de quienes presenten las denuncias.

• **Protección a la víctima:** Prohíbe cualquier tipo de represalia o retaliación contra el trabajador que haya denunciado acoso laboral.

• **Sanciones:** Incluye sanciones para empleadores o trabajadores que incurran en acoso laboral, con el fin de desincentivar esta conducta y fomentar un ambiente laboral respetuoso.

**5.2.3 Frente a la cultura del vuelo como política pública.**

Tal como se plantea en la exposición de motivos del proyecto de ley examinado, la normatividad colombiana cuenta con disposiciones que buscan sensibilizar a los pasajeros frente a las consecuencias que puede traer el comportamiento insubordinado, perturbador o indisciplinado, así:

• **El RAC 209 dispone:**

"209.850 Pasajeros insubordinados, perturbadores o indisciplinados

*(a) Los explotadores de aeronaves y explotadores de aeropuertos difundirán información a los pasajeros, encaminada a que tengan más conciencia de las consecuencias jurídicas del comportamiento insubordinado, perturbador o indisciplinado en los aeropuertos comprendiendo todas sus instalaciones (Lado Aire y Tierra) y a bordo de las aeronaves de tal forma que tal conducta resulte inaceptable y pueda acarrear sanciones por las autoridades competentes.*

*(b) Los explotadores de aeropuertos y explotadores de aeronaves proporcionarán capacitación al personal correspondiente, en relación con la identificación y gestión de este tipo de pasajeros, comprendido el reconocimiento y apaciguamiento de situaciones que se intensifiquen y el control de crisis, o su remisión a las autoridades policiales cuando corresponda".*

• **El Anexo 9 de OACI "Facilitación" norma 6.45 establece:**

*"Cada estado contratante, para disuadir y prevenir el comportamiento indisciplinado, promoverá la toma de conciencia de los pasajeros sobre la inaceptabilidad y las posibles consecuencias jurídicas de un comportamiento indisciplinado o*

*perturbador en las instalaciones aeronáuticas y a bordo de las aeronaves".*

Por lo anterior, es esencial crear conciencia entre los pasajeros para que comprendan claramente qué comportamientos están prohibidos a bordo de los aviones o en instalaciones aeroportuarias, así como las posibles consecuencias administrativas y penales de incumplir estas normas.

Así, el proyecto de ley pretende establecer una política pública integral que complemente la normativa vigente y que aborde la prevención de conductas de pasajeros disruptivos, insubordinados, perturbadores o indisciplinados, involucrando a todos los actores del sector y restableciendo los derechos de las víctimas.

**5.3 Fundamento jurisprudencial**

En el proyecto de ley analizado se sustentan plenamente las razones por las cuales las restricciones temporales al servicio de transporte aéreo a personas disruptivas, insubordinadas, indisciplinadas o perturbadoras son constitucionales.

De esta forma, según los artículos 1° y 2° de la Constitución Política, el principio fundamental del transporte está vinculado al interés general y al bien común. Este principio también se establece en los literales c y e del artículo 2° de la Ley 105 de 1993 y en el artículo 5° de la Ley 336 de 1996, normativas en las que además se resalta la importancia de garantizar la seguridad de quienes usan este servicio.

Considerando el impacto que tienen las conductas disruptivas, insubordinadas, indisciplinadas o perturbadoras en los derechos de los trabajadores del sector aeronáutico y en la seguridad operacional, las aerolíneas colombianas implementaron una estrategia conocida como "lista de pasajeros no conformes".

Esta lista, similar a medidas adoptadas en otros países, era una base de datos que incluía a pasajeros a quienes se les denegaba el servicio debido a comportamientos inapropiados. Sin embargo, un pasajero argumentó que esta estrategia vulneraba sus derechos constitucionales de locomoción y al trabajo, motivo por el cual interpuso una acción de tutela. En respuesta, la Corte Constitucional emitió la Sentencia T-987 de 2012, en la cual estableció que:

• *"... la prestación del servicio público de transporte es regulada por la ley por expreso mandato de la Carta Política (artículo 150-23), de ahí que corresponda al Congreso la expedición de leyes que regulen la prestación permanente, continua y regular de dicho servicio, dada la íntima conexidad del servicio público de transporte con algunos derechos fundamentales, así como la función económica que con la prestación de ese servicio público se cumple. Así, el transporte público ha sido por virtud de la ley catalogado como un servicio público esencial (Ley 336/96, artículo 5°), el cual se prestará bajo la regulación del Estado, e implicará la prelación del interés general sobre el particular, en especial para garantizar la prestación eficiente del servicio y la protección de los usuarios. La seguridad, según lo disponen el artículo 2° de la ley mencionada, y el literal e) del artículo 2° de la Ley 105 de 1993, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del Sistema de Transporte en general. (...)".*

• *"Por ello esta Corte ha resaltado que el tránsito es una actividad "frente a la cual se ha considerado legítima una amplia intervención policiva del Estado, con el fin de garantizar el orden y proteger los derechos de las personas" ...".*

• *"Las premisas planteadas en precedencia permiten concluir que la intervención estatal en el transporte público se concreta a través de la dirección, regulación y control de la prestación del servicio público, competencias adelantadas por la autoridad investida por el legislador para ello. A su vez, esas funciones de control están sustentadas en la aplicación de normas y reglamentos administrativos, que fijan las reglas y parámetros objetivos para la ejecución del servicio de transporte en condiciones de seguridad, eficiencia, calidad y acceso equitativo. Esta función, en el caso del transporte aéreo de pasajeros, la adelanta la Aerocivil mediante la aplicación de los RAC (...)".*

• *"Frente a los usuarios que no acatan las normas de conducta y las instrucciones del personal en tierra o de los miembros de la tripulación, los RAC los adscribe en la categoría de pasajeros perturbadores. En relación con esta modalidad de usuarios, las compañías aéreas pueden bien (i) negar su admisión al vuelo correspondiente, para lo cual la aerolínea podrá contar incluso con la asistencia y el apoyo de la fuerza pública; o (ii) en caso que la conducta prohibida tenga lugar durante el vuelo, el comandante de la aeronave tiene la potestad de "aislar" al pasajero, con el fin de ser entregado a la autoridad competente del primer aeropuerto de llegada, sin perjuicio de la obligación de denunciarlo para su judicialización".*

• *"Como se observa, ante el comportamiento de un pasajero contrario a las normas aeronáuticas y, en especial, a la seguridad y disciplina necesaria para el desarrollo adecuado de esa actividad riesgosa, las compañías aéreas están facultadas para negar el transporte o, si el comportamiento tiene lugar en vuelo, poner al usuario a disposición de las autoridades competentes del aeropuerto de arribo. Es importante señalar que estas facultades están sujetas a (i) la consagración normativa de la conducta objeto de reproche, que en este caso se traduce en la negativa a prestar el servicio de transporte aéreo; y (ii) el carácter particular y específico de la restricción de acceso, la cual se circunscribe a cada evento concreto en que* ***se contravengan los RAC, sin que exista en ese cuerpo legal previsión alguna que imponga restricciones generales de acceso al servicio de transporte****".* (Subrayado y negrilla fuera de texto).

A partir de las consideraciones anteriores, la Corte Constitucional rechazó la implementación de listas de pasajeros no conformes, lo que implica que actualmente las aerolíneas no pueden restringir el acceso público al transporte de manera temporal o

permanente. La Corte estableció que las aerolíneas *"tienen la facultad de negar el acceso a los vuelos únicamente a pasajeros que cometan infracciones especificadas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), en el contexto de una operación aeronáutica concreta y específica"* (énfasis fuera de texto).

A su vez, a través de la sentencia C-157 de 2020 la Corte Constitucional puntualizó:

*"(...)* ***la limitación del derecho a la locomoción tiene reserva de ley*** *y no puede ser objeto de una norma de menor jerarquía, lo cual impone una exigencia de legitimidad democrática para tomar la decisión".* (subrayado y negrilla fuera de texto).

En este contexto y tal como se decanta en el proyecto de ley, aunque el derecho a la locomoción es fundamental, no es absoluto, ya que está subordinado al interés general, especialmente a la prestación eficiente del servicio y a la protección del derecho a la dignidad humana de las y los trabajadores de sector aeronáutico, siendo posible restringirlo a través de una ley, por tanto a través del presente proyecto se busca responder a la amenaza que suponen, para los derechos humanos, los comportamientos de pasajeros disruptivos, perturbadores, indisciplinados o insubordinados a través de la implementación de restricciones temporales al transporte aéreo para quienes incurran en tales conductas.

Considerando el aumento de estos comportamientos y su impacto en los trabajadores y en la seguridad operacional, y ante la ineficacia de las sanciones vigentes, existe un consenso entre las autoridades aeronáuticas (Ministerio de Transporte y Aerocivil), los trabajadores y sus representantes, la industria aeronáutica, la IATA, el Ministerio del Trabajo y otras entidades del gobierno, sobre la necesidad de legislar la facultad de la Aeronáutica Civil para imponer sanciones que incluyan restricciones temporales al transporte aéreo para pasajeros indisciplinados o disruptivos, especialmente cuando sus actos afectan la dignidad de los trabajadores del sector.

## 6. DERECHO COMPARADO

Tal como se plantea en la exposición de motivos del proyecto de ley, el problema de pasajeros disruptivos, insubordinados, indisciplinados o perturbadores es reconocido a nivel internacional y no se limita a un país o región específica. Las sanciones aplicadas a estos comportamientos dependen de la gravedad del incidente y de las leyes de cada país. Así, un análisis comparativo internacional ha identificado cuatro enfoques comunes en las sanciones: multas, inclusión en listas de prohibición de vuelo, detención y encarcelamiento.

Teniendo en cuenta lo anterior, se destacan los ordenamientos jurídicos de:

| **Estados Unidos** |
|---|
| En Estados Unidos, cuando los pasajeros tienen conductas violentas, el caso se remite al sistema judicial, que determina si el individuo debe recibir detención preventiva y si debe cubrir el sobrecosto de todos los gastos derivados de la disrupción del vuelo (Márquez, 2018). |
| Además, tras una intensa campaña de las organizaciones sindicales, el Congreso de Estados Unidos ratificó la Ley de Reautorización de la Administración Federal de Aviación (FAA, por sus siglas en inglés), que incluye medidas para prevenir y sancionar la violencia sexual a bordo de las aeronaves. Asimismo, es obligatorio en el país que el personal de cabina reciba entrenamiento en defensa personal (Hawkins, 2023). |
| Finalmente, es importante señalar que el aumento significativo de conductas disruptivas, insubordinadas, indisciplinadas o perturbadoras durante y después de la pandemia llevó a que el sistema judicial priorizara castigos ejemplares para reducir estos actos violentos e inseguros (Hawkins, 2023) |
| **Canadá** |
| Se imponen sanciones y penalizaciones por conductas disruptivas, que pueden incluir multas de hasta CAD$5000. Además, el contrato de transporte que se firma al adquirir un billete aéreo establece las conductas prohibidas (Timmis et al., s.f.). |
| Las sanciones pueden incluir la posibilidad de expulsar al pasajero en cualquier momento, negarse a transportarlo ya sea de forma temporal o permanente, y la aerolínea tiene la facultad de establecer períodos de prueba para aquellos pasajeros que presenten comportamientos disruptivos. |
| **India** |
| De acuerdo con las Reglas de Aeronaves de 1937, las aerolíneas tienen la facultad de especificar en el contrato de transporte las conductas rebeldes o disruptivas que están prohibidas. Las sanciones por tales infracciones pueden variar según su gravedad e incluyen la posibilidad de que el pasajero sea incluido en la lista nacional de exclusión aérea administrada por la Dirección General de Aviación Civil. Esta exclusión se clasifica en diferentes niveles:<br>Nivel 1: hasta tres meses<br>Nivel 2: hasta seis meses<br>Nivel 3: por un período mínimo de dos años o más sin límite<br>En caso de infracciones adicionales, el pasajero enfrentará una suspensión que será el doble del tiempo de la prohibición anterior (Timmis et al., s. f.). |
| **Rusia** |
| En este país, las aerolíneas tienen la facultad de negar el embarque a pasajeros que exhiban comportamientos perturbadores, y también pueden incluir a estos pasajeros en una lista de exclusión por un período de hasta un año. Además, se contempla la posibilidad de detención administrativa por actos de perturbación, con una duración de entre 10 y 15 días, y las multas pueden oscilar entre 30.000 y 50.000 RUB (Timmis et al., s. f.). Asimismo, los pasajeros que actúan de manera disruptiva son responsables conforme al artículo 213 del Código Penal Ruso. |

## 7. CONFLICTO DE INTERÉS

Dando alcance a lo establecido en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, *por la cual se modifica parcialmente la Ley 5ª de 1992,* se hacen las siguientes consideraciones a fin de describir las circunstancias o eventos que podrían generar conflicto de interés en la discusión y votación de la presente iniciativa legislativa, de conformidad con el artículo 286 de la Ley 5ª de 1992, modificado por el artículo 1° de la Ley 2003 de 2019, que reza:

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

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

***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. (...)"* .

Sobre este asunto la Sala Plena Contenciosa Administrativa del Honorable Consejo de Estado en su sentencia 02830 del 16 de julio de 2019, M. P. Carlos Enrique Moreno Rubio, señaló que: *"No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per se el 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 concurra 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".*

En ese sentido, se estima que la discusión y aprobación del presente proyecto de ley no podría configurar un beneficio particular, actual o directo a favor de un congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente o pariente dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil, al considerarse de carácter general.

Es menester señalar que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite o votación del presente proyecto de ley, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992 modificado por la Ley 2003 de 2019, no exime al Congresista de identificar causales adicionales en las que pueda estar incurso.

## 8. IMPACTO FISCAL

La Ley 819 de 2003, *por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal, y se dictan otras disposiciones*, establece en su artículo séptimo lo siguiente:

*"El impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.*

*Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo".*

Conforme a lo expuesto, se advierte que el presente proyecto de ley podría implicar erogaciones con cargo al Presupuesto General de la Nación. En consecuencia, se remitirá el oficio correspondiente a las entidades competentes con el fin de evaluar su posible impacto fiscal. No obstante, la Corte Constitucional, en las Sentencias C-911 de 2007 y C-502 de 2007, ha precisado que el impacto fiscal de las disposiciones normativas no debe constituir un obstáculo ni una barrera para el ejercicio de la función legislativa por parte de las corporaciones públicas.

En ese sentido, es necesario señalar que el Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, cuenta con los elementos técnicos necesarios para evaluar el impacto potencial sobre el erario público. Asimismo, tiene la capacidad de exponer a los miembros del Poder Legislativo la viabilidad financiera de la iniciativa en estudio. Este proceso, sin embargo, debe entenderse como un ejercicio de persuasión y racionalidad legislativa, y no como un mecanismo de veto o impedimento.

## 9. PLIEGO DE MODIFICACIONES

| TEXTO RADICADO | TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE | OBSERVACIONES |
|---|---|---|
| **Artículo 1º. *Objeto*.** La presente ley tiene por objeto proteger los derechos de las personas trabajadoras del sector aeronáutico mediante la prevención, sanción y reparación de las conductas de pasajeros disruptivos, indisciplinados, perturbadores o insubordinados en el ámbito laboral del sector aeronáutico colombiano. | Sin modificaciones. | |

| TEXTO RADICADO | TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE | OBSERVACIONES |
|---|---|---|
| **Artículo 2º. *Definiciones.*** Para los efectos de esta ley téngase en cuenta las definiciones contempladas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) y en particular las siguientes:<br>Estos pasajeros incurren en conductas tales como:<br>A. Agresión, intimidación, amenaza o acto temerario intencional que pone en peligro el orden o la seguridad de las personas o los bienes.<br>B. Agresión, intimidación, amenaza o interferencia en el desempeño de las funciones de un miembro de la tripulación o que disminuye la capacidad de éste para desempeñar dichas funciones.<br>C. Acto temerario intencional o daño a una aeronave, su equipo o estructuras y equipo de atención que ponen en peligro el orden y la seguridad operacional de la aeronave o la seguridad de sus ocupantes.<br>D. Comunicación de información que se sabe que es falsa, poniendo con ello en peligro la seguridad operacional de una aeronave en vuelo.<br>Lo anterior sin perjuicio de lo que disponga la reglamentación de la Aeronáutica Civil o la ley. | Sin modificaciones. | |
| **Artículo 3º. *Enfoque Diferencial y de Género.*** El principio de enfoque diferencial reconoce que hay poblaciones con características y necesidades particulares en razón de su edad, etnia, género, orientación sexual y situación de discapacidad. Por tal razón, las medidas preventivas, sancionatorias y reparadoras para proteger los derechos de las personas trabajadoras del sector aeronáutico frente a las conductas de pasajeros disruptivos, indisciplinados, perturbadores o insubordinados contarán con dicho enfoque. | Sin modificaciones. | |
| **Artículo 4º. *Restricciones temporales al servicio de transporte aéreo a personas disruptivas, insubordinadas, indisciplinadas o perturbadoras.*** La Aeronáutica Civil queda facultada para imponer sanciones principales que contemplen límites temporales al transporte aéreo de personas indisciplinadas, perturbadoras, disruptivas o insubordinadas cuando se trate de conductas que atenten contra la dignidad de las personas trabajadoras del sector aeronáutico la seguridad operacional y la seguridad del vuelo.<br>La reglamentación que expida la Aeronáutica Civil podrá contemplar sanciones que limiten temporalmente el transporte aéreo de personas disruptivas, indisciplinadas, perturbadoras o insubordinadas, límite que no podrá ser superior a doce (12) meses. La reglamentación definirá los casos en los que no se puedan imponer sanciones por razones de fuerza mayor que recaigan sobre los pasajeros, respetando en todo caso el derecho al debido proceso.<br>**Parágrafo**: La Aeronáutica Civil reglamentará el procedimiento mediante el cual el transportador pueda cancelar el contrato de transporte o no celebrar nuevos contratos, de inmediato o durante los tres (3) días siguientes, a las personas indisciplinadas, perturbadoras, disruptivas o insubordinadas. | Sin modificaciones. | |

| TEXTO RADICADO | TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE | OBSERVACIONES |
|---|---|---|
| **Artículo 5º.** ***Reconocimiento de afectaciones susceptibles de reparación a las personas trabajadoras del sector aeronáutico víctimas de pasajeros disruptivos, indisciplinados, perturbadores o insubordinados.*** Las afectaciones económicas, físicas o psicológicas para las personas trabajadoras del sector aeronáutico serán reparadas por los pasajeros que incurran en actos disruptivos, indisciplinados, perturbadores o insubordinados. Para ello, la resolución de sanción que profiera la Aeronáutica Civil deberá identificar la existencia de este tipo de afectaciones con base a lo probado en el proceso sancionatorio, sin perjuicio de las acciones civiles que las personas trabajadoras, empresas, autoridades u otros pasajeros puedan adelantar en contra de los pasajeros disruptivos, indisciplinados, perturbadores o insubordinados. | Sin modificaciones. | |
| **Artículo 6º.** ***Procedimientos ágiles, abreviados para la denuncia de conductas disruptivas, indisciplinadas, perturbadoras o insubordinadas.*** Dentro de los seis meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, la autoridad aeronáutica, en conjunto con la Policía Nacional y la Fiscalía General de la Nación, establecerán mecanismos ágiles o abreviados para que las personas trabajadoras del sector aeronáutico puedan denunciar los casos de afectaciones ocurridas por pasajeros disruptivos, indisciplinados, perturbadores o insubordinados, procedimiento que se podrá adelantar en los aeropuertos.<br>Dichos mecanismos garantizarán la confidencialidad e integridad de la información suministrada por el denunciante, la accesibilidad para las personas trabajadoras, permitiendo que, en casos de imposibilidad de presentarse personalmente, las empresas o autoridades puedan interponer las denuncias en representación de estos, y los plazos máximos para la recepción, tramitación y resolución de las denuncias, los cuales se establecerán en el reglamento respectivo. | Sin modificaciones. | |
| **Artículo 7º.** ***Política pública de la cultura del vuelo.*** Dentro de los 6 meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, la Aeronáutica Civil diseñará, en articulación con el Ministerio del Transporte, la Defensoría del Pueblo, el Ministerio del Trabajo, la Superintendencia de Transporte, las organizaciones sindicales y compañías presentes en el sector aeronáutico, la política pública de la cultura del vuelo, que prevenga, atienda y repare las conductas indisciplinadas, insubordinadas, perturbadoras y disruptivas cometidas en contra de las personas trabajadoras del sector aeronáutico, así como que incentive el uso de mecanismos alternativos de reparación de conflictos e identifique las distintas responsabilidades de los actores en el sector. Esta política deberá contemplar el enfoque diferencial contemplado en esta ley. | Sin modificaciones. | |

| TEXTO RADICADO | TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE | OBSERVACIONES |
|---|---|---|
| **Artículo 8º.** ***Vigencia y derogatorias.*** La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias. | Sin modificaciones. | |

## 10. PROPOSICIÓN

Con fundamento en las consideraciones anteriores, de manera respetuosa solicito a la Comisión Séptima de la Cámara de Representantes dar primer debate y aprobar el Proyecto de Ley número 359 de 2026 Cámara, por medio del cual se protegen los derechos de las personas trabajadoras del sector aeronáutico frente a las conductas de pasajeros disruptivos, conforme al texto que se anexa:

Atentamente,



MARÍA FERNANDA CARRASCAL ROJAS
Representante a la Cámara por Bogotá
Pacto Histórico

## 11. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 359 DE 2026 CÁMARA

*por medio del cual se protegen los derechos de las personas trabajadoras del sector aeronáutico frente a las conductas de pasajeros disruptivos*.

**El Congreso de Colombia,**

**Decreta:**

**Artículo 1º.** ***Objeto.*** La presente ley tiene por objeto proteger los derechos de las personas trabajadoras del sector aeronáutico mediante la prevención, sanción y reparación de las conductas de pasajeros disruptivos, indisciplinados, perturbadores o insubordinados en el ámbito laboral del sector aeronáutico colombiano.

**Artículo 2º.** ***Definiciones.*** Para los efectos de esta ley téngase en cuenta las definiciones contempladas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) y en particular las siguientes:

Estos pasajeros incurren en conductas tales como:

A. Agresión, intimidación, amenaza o acto temerario intencional que pone en peligro el orden o la seguridad de las personas o los bienes.

B. Agresión, intimidación, amenaza o interferencia en el desempeño de las funciones de un miembro de la tripulación o que disminuye la capacidad de éste para desempeñar dichas funciones.

C. Acto temerario intencional o daño a una aeronave, su equipo o estructuras y equipo de atención que ponen en peligro el orden y la seguridad operacional de la aeronave o la seguridad de sus ocupantes.

D. Comunicación de información que se sabe que es falsa, poniendo con ello en peligro la seguridad operacional de una aeronave en vuelo.

Lo anterior sin perjuicio de lo que disponga la reglamentación de la Aeronáutica Civil o la ley.

**Artículo 3º.** ***Enfoque diferencial y de género.*** El principio de enfoque diferencial reconoce que hay poblaciones con características y necesidades particulares en razón de su edad, etnia, género, orientación sexual y situación de discapacidad. Por tal razón, las medidas preventivas, sancionatorias y reparadoras para proteger los derechos de las personas trabajadoras del sector aeronáutico frente a las conductas de pasajeros disruptivos, indisciplinados, perturbadores o insubordinados contarán con dicho enfoque.

**Artículo 4º.** ***Restricciones temporales al servicio de transporte aéreo a personas disruptivas, insubordinadas, indisciplinadas o perturbadoras.*** La Aeronáutica Civil queda facultada para imponer sanciones principales que contemplen límites temporales al transporte aéreo de personas indisciplinadas, perturbadoras, disruptivas o insubordinadas cuando se trate de conductas que atenten contra la dignidad de las personas trabajadoras del sector aeronáutico la seguridad operacional y la seguridad del vuelo.

La reglamentación que expida la Aeronáutica Civil podrá contemplar sanciones que limiten temporalmente el transporte aéreo de personas disruptivas, indisciplinadas, perturbadoras o insubordinadas, límite que no podrá ser superior a doce (12) meses. La reglamentación definirá los casos en los que no se puedan imponer sanciones por razones de fuerza mayor que recaigan sobre los pasajeros, respetando en todo caso el derecho al debido proceso.

**Parágrafo**: La Aeronáutica Civil reglamentará el procedimiento mediante el cual el transportador pueda cancelar el contrato de transporte o no celebrar nuevos contratos, de inmediato o durante los tres (3) días siguientes, a las personas indisciplinadas, perturbadoras, disruptivas o insubordinadas.

**Artículo 5º.** ***Reconocimiento de afectaciones susceptibles de reparación a las personas trabajadoras del sector aeronáutico víctimas de pasajeros disruptivos, indisciplinados, perturbadores o insubordinados.*** Las afectaciones económicas, físicas o psicológicas para las personas trabajadoras del sector aeronáutico serán reparadas por los pasajeros que incurran en actos disruptivos, indisciplinados, perturbadores o insubordinados. Para ello, la resolución de sanción que profiera la Aeronáutica Civil deberá identificar la existencia de este tipo de afectaciones con base a lo probado en el proceso sancionatorio, sin perjuicio de las acciones civiles que las personas trabajadoras, empresas, autoridades u otros pasajeros

puedan adelantar en contra de los pasajeros disruptivos, indisciplinados, perturbadores o insubordinados.

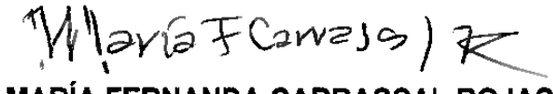
Artículo 6º. Procedimientos ágiles, abreviados para la denuncia de conductas disruptivas, indisciplinadas, perturbadoras o insubordinadas. Dentro de los seis meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, la autoridad aeronáutica, en conjunto con la Policía Nacional y la Fiscalía General de la Nación, establecerán mecanismos ágiles o abreviados para que las personas trabajadoras del sector aeronáutico puedan denunciar los casos de afectaciones ocurridas por pasajeros disruptivos, indisciplinados, perturbadores o insubordinados, procedimiento que se podrá adelantar en los aeropuertos.

Dichos mecanismos garantizarán la confidencialidad e integridad de la información suministrada por el denunciante, la accesibilidad para las personas trabajadoras, permitiendo que, en casos de imposibilidad de presentarse personalmente, las empresas o autoridades puedan interponer las denuncias en representación de estos, y los plazos máximos para la recepción, tramitación y resolución de las denuncias, los cuales se establecerán en el reglamento respectivo.

**Artículo 7º.** ***Política pública de la cultura del vuelo.*** Dentro de los 6 meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, la Aeronáutica Civil diseñará, en articulación con el Ministerio del Transporte, la Defensoría del Pueblo, el Ministerio del Trabajo, la Superintendencia de Transporte, las organizaciones sindicales y compañías presentes en el sector aeronáutico, la política pública de la cultura del vuelo, que prevenga, atienda y repare las conductas indisciplinadas, insubordinadas, perturbadoras y disruptivas cometidas en contra de las personas trabajadoras del sector aeronáutico, así como que incentive el uso de mecanismos alternativos de reparación de conflictos e identifique las distintas responsabilidades de los actores en el sector. Esta política deberá contemplar el enfoque diferencial contemplado en esta ley.

**Artículo 8º.** ***Vigencia y derogatorias.*** La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,



**MARÍA FERNANDA CARRASCAL ROJAS**
Representante a la Cámara por Bogotá.
Pacto Histórico.

## 12. REFERENCIAS


AFA. (2021). 85 percent of Flight Attendants dealt with unruly passengers, nearly 1 in 5 experienced physical incidents in 2021. Associaton of Flight Attendants (CWA). Recuperado de: https://www.afacwa.org/unruly_passengers_survey.

Almanza, C. P. (2022, June 20). ¿Qué son los pasajeros disruptivos del transporte aéreo y qué consecuencias pueden tener? Forbes Colombia.

https://forbes.co/2022/06/22/red-forbes/que-son-los-pasajeros-disruptivos-del-transporte-aereo-y-que-consecuencias-pueden-tener.

Bohórquez. R., Rodríguez. M., (2023). Acoso sexual en las relaciones de trabajo: un análisis desde el derecho penal y laboral colombiano. Monografía. Recuperado de:

https://repository.unab.edu.co/bitstream/handle/20.500.12749/19235/2022_Tesis_Maria_Rodriguez.pdf?sequence=1&isAllowed=y.

Corte Constitucional. (2012). Sentencia T-987 de 2012, Sala Novena de Revisión. M.P. Luis Ernesto Vargas Silva. Bogotá.

Corte Constitucional. (2020). Sentencia C-157 de 2020, Sala Plena. M.P. Diana Fajardo Rivera. Bogotá.

Hawkins, D. (2023). Apuntes sobre la regulación de la violencia contra trabajadores en el sector de aviación civil. (Documento inédito). Bogotá.

Márquez, S. L. (2018). Análisis de la normatividad para el manejo de los pasajeros disruptivos o perturbadores en el Aeropuerto El Dorado. Recuperado de: http://hdl.handle.net/10654/17603.

Timmis, A., Ison, S. & Budd, L. (s. f.). International comparison of disruptive passenger prevalence. Loughborough University. Recuperado de:

https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5c0f8aade5274a0ae393d9cf/international-comparison-of-disruptive-passenger-prevalence.pdf.

Zorro, N. (2023, February 16). ¿Por qué el 2022 fue el año más representativo en la historia de la aviación en Colombia? Avion Revue Internacional. Recuperado de:

https://www.avionrevue.com/aviacion-comercial/por-que-el-2022-fue-el-ano-mas-representativo-en-la-historia-de-la-aviacion-en-colombia/.


IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2026