



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIV - N° 2081

Bogotá, D. C., martes, 4 de noviembre de 2025

EDICIÓN DE 18 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.secretariasenado.gov.co

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY
NÚMERO 132 DE 2025 SENADO, 298 DE 2024 CÁMARA

por medio de la cual se declara Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación a las prácticas culturales inmateriales, artísticas y artesanales en el marco de la celebración de la Semana Santa en los territorios del Caribe colombiano; Santa Cruz de Mompo y Cartagena de Indias (Bolívar), Santiago de Tolú (Sucre), Ciénaga de Oro (Córdoba), Sabana Larga y Santo Tomás (Atlántico), y se dictan otras disposiciones.

Señor
JORGE ELIECER LAVERDE
Secretario Comisión Sexta Constitucional
Senado de la República
E. S. D.

Referencia: Informe de ponencia positiva para primer debate al Proyecto de Ley No. 132 de 2025 Senado – 298 de 2024 Cámara “POR MEDIO DE LA CUAL SE DECLARA PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL DE LA NACIÓN A LAS PRÁCTICAS CULTURALES INMATERIALES, ARTÍSTICAS Y ARTESANALES EN EL MARCO DE LA CELEBRACIÓN DE LA SEMANA SANTA EN LOS TERRITORIOS DEL CARIBE COLOMBIANO; SANTA CRUZ DE MOMPOX Y CARTAGENA DE INDIAS (BOLÍVAR), SANTIAGO DE TOLÚ (SUCRE), CIÉNAGA DE ORO (CÓRDOBA), SABANA LARGA Y SANTO TOMÁS (ATLÁNTICO), Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

En cumplimiento de mi designación como ponente para primer debate en Comisión Sexta del Honorable del Senado, me permito presentar informe de ponencia positiva al Proyecto de Ley No. 132 de 2025 Senado – 298 de 2024 Cámara “POR MEDIO DE LA CUAL SE DECLARA PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL DE LA NACIÓN A LAS PRÁCTICAS CULTURALES INMATERIALES, ARTÍSTICAS Y ARTESANALES EN EL MARCO DE LA CELEBRACIÓN DE LA SEMANA SANTA EN LOS TERRITORIOS DEL CARIBE COLOMBIANO; SANTA CRUZ DE MOMPOX Y CARTAGENA DE INDIAS (BOLÍVAR), SANTIAGO DE TOLÚ (SUCRE), CIÉNAGA DE ORO (CÓRDOBA), SABANA LARGA Y SANTO TOMÁS (ATLÁNTICO), Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”, sin modificaciones.

Cordialmente,

ALEX FLÓREZ HERNÁNDEZ
Senador de la República
Pacto Histórico

PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NO. 132
DE 2025 SENADO – 298 DE 2024 CÁMARA

“Por medio de la cual se declara patrimonio cultural inmaterial de la nación a las prácticas culturales inmateriales, artísticas y artesanales en el marco de la celebración de la semana santa en los territorios del caribe colombiano; Santa Cruz de Mompo y Cartagena de Indias (Bolívar), Santiago de Tolú (Sucre), Ciénaga de Oro (Córdoba), Sabana Larga y Santo Tomás (Atlántico), y se dictan otras disposiciones”

I. Iniciativas legislativas

El artículo 150 de la Constitución Política establece: “Corresponde al Congreso hacer las leyes (...)”. El mismo texto constitucional consagra en su artículo 154: “Las leyes pueden tener origen en cualquiera de las Cámaras a propuesta de sus respectivos miembros, del Gobierno nacional, de las entidades señaladas en el artículo 156, o por iniciativa popular en los casos previstos en la Constitución (...)”.

En el desarrollo legal, la Ley 5ª de 1992 estableció en su artículo 140, modificado por el artículo 13 de la Ley 974 de 2005, lo que a continuación se indica: Pueden presentar proyectos de ley: 1. Los Senadores y Representantes a la Cámara individualmente y a través de las bancadas. 2. El Gobierno nacional, a través de los ministros del Despacho. 3. La Corte Constitucional. 4. El Consejo Superior de la Judicatura. 5. La Corte Suprema de Justicia. 6. El Consejo de Estado. 7. El Consejo Nacional Electoral. 8. El Procurador General de la Nación. 9. El Contralor General de la República. 10. El Fiscal General de la Nación. 11. El Defensor del Pueblo.

II. Marco conceptual y sustentación del proyecto

1. Introducción

La Semana Santa en el Caribe colombiano constituye uno de los más altos testimonios de la memoria viva, la espiritualidad popular y la creatividad colectiva de nuestras comunidades. En cada uno de los territorios mencionados —Santa Cruz de Mompo, Cartagena de Indias, Santiago de Tolú, Ciénaga de Oro, Sabanalarga y Santo Tomás— esta celebración ha trascendido el ámbito religioso para erigirse como un fenómeno cultural, social, artístico y patrimonial que configura identidades, cohesiona comunidades y proyecta al país ante el mundo.

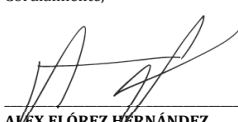
El presente proyecto de ley tiene como propósito **reconocer, salvaguardar y promover oficialmente estas prácticas como parte integrante del patrimonio cultural inmaterial de la Nación**, conforme a lo establecido en la Constitución

Política, la Ley General de Cultura y la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial de la UNESCO, ratificada por Colombia. 2. El patrimonio cultural inmaterial: definición y alcance La UNESCO define el patrimonio cultural inmaterial como “los usos, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas —junto con los instrumentos, objetos, artefactos y espacios culturales que les son inherentes— que las comunidades, los grupos y, en algunos casos, los individuos reconocen como parte integrante de su patrimonio cultural”. Este patrimonio se manifiesta, entre otras formas, en: • Tradiciones y expresiones orales; • Artes del espectáculo; • Prácticas sociales, rituales y actos festivos; • Conocimientos y prácticas relativos a la naturaleza y el universo; • Saberes y técnicas vinculados a la artesanía tradicional. La Semana Santa en el Caribe colombiano es, por excelencia, una confluencia de todas estas manifestaciones. En ella conviven la palabra (a través de sermones, rezos y cantos), el arte (esculturas, imaginería, bordados, orfebrería, música y danza), la técnica artesanal (carpintería sacra, confección de estandartes, elaboración de flores, vestimentas y ornamentos), y la dimensión comunitaria (procesiones, hermandades, promesas y ofrendas colectivas). 3. Fundamento constitucional y legal La Constitución Política de 1991 reconoce que: • Es deber del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación; • La cultura es fundamento de la nacionalidad y el Estado tiene la obligación de reconocer la igualdad y dignidad de todas las culturas que conviven en el territorio; • El patrimonio cultural de la Nación está bajo la protección del Estado, y su salvaguardia es de interés público. La Ley General de Cultura, establece que el patrimonio cultural de la Nación comprende tanto los bienes materiales como las manifestaciones inmateriales que constituyen expresión de la identidad cultural del pueblo colombiano, siendo obligación del Estado garantizar su protección, sostenibilidad y transmisión intergeneracional.	SENADO DE LA REPUBLICA A su vez, Colombia ratificó la Convención de la UNESCO para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial, la cual promueve la identificación, documentación y preservación de las expresiones vivas de la cultura que fortalecen la diversidad y fomentan el diálogo intercultural. 4. Contexto histórico y sociocultural de la Semana Santa en el Caribe colombiano Una herencia viva desde el período colonial La Semana Santa en el Caribe hunde sus raíces en la historia colonial, cuando las procesiones, cofradías y prácticas litúrgicas fueron adoptadas y reinterpretadas por las comunidades locales, que les imprimieron rasgos propios de la identidad afrodescendiente, indígena y mestiza del Caribe. Así, el culto católico se mestizó con los ritmos, colores, símbolos y sensibilidades del trópico, dando lugar a expresiones singulares que conjugan fe, arte y cultura popular. En Mompox, las procesiones nocturnas con faroles, los pasos de plata y los coros de música sacra reviven una tradición de más de cuatro siglos, reconocida por su solemnidad y por el trabajo artesanal de los talleres momposinos de orfebrería, patrimonio vivo de la nación. En Cartagena de Indias, la Semana Santa combina el esplendor de las procesiones históricas del Centro Amurallado con las manifestaciones populares de los barrios, donde la fe se expresa en altares domésticos, viacrucis callejeros y obras teatrales de profunda raigambre comunitaria. En Tolú, Ciénaga de Oro, Sabanalarga y Santo Tomás, las celebraciones mezclan la religiosidad popular con expresiones artísticas, musicales y dancísticas propias del Caribe, en las que la participación comunitaria, el colorido de los adornos y la transmisión intergeneracional de los oficios artesanales son el alma de la festividad. Valor cultural, social y económico Estas celebraciones constituyen auténticos ecosistemas culturales, en los que convergen: • La transmisión de saberes tradicionales (orfebrería, tallado en madera, bordado, elaboración de vestuarios e imaginería); • La cohesión social y espiritual de comunidades enteras que encuentran en la Semana Santa un espacio de encuentro, reconciliación y memoria; • La dinamización económica local, a través del turismo cultural, la gastronomía tradicional y la promoción de oficios ancestrales.
SENADO DE LA REPUBLICA De allí que la declaratoria de estas prácticas como patrimonio cultural inmaterial de la Nación no solo sea un acto de reconocimiento simbólico, sino una medida concreta de política pública para fomentar su salvaguardia, sostenibilidad y promoción. 5. Justificación del reconocimiento legal Reconocimiento a la diversidad cultural del Caribe colombiano: El Caribe es un crisol de identidades múltiples. Las celebraciones de Semana Santa son expresiones del sincretismo cultural, espiritual y artístico que define a esta región. Su reconocimiento fortalece el principio constitucional de diversidad étnica y cultural. Garantía de continuidad y transmisión de saberes: Declarar estas manifestaciones como patrimonio inmaterial permite activar instrumentos institucionales de protección, como los Planes Especiales de Salvaguardia (PES), los programas de apoyo a artesanos y artistas locales, y la inclusión de estos saberes en políticas educativas y culturales. Promoción del turismo cultural sostenible: Estas celebraciones atraen visitantes nacionales y extranjeros, contribuyendo a la economía regional. Reconocerlas como patrimonio nacional impulsa su promoción dentro de una lógica de sostenibilidad, respeto y valorización del patrimonio vivo. Fortalecimiento de la identidad nacional: En tiempos en que la globalización tiende a uniformar las expresiones culturales, este proyecto revaloriza las raíces, la espiritualidad popular y los modos propios de entender la fe y la comunidad, aportando a la construcción de una identidad nacional plural y diversa. Apoyo a los creadores, artistas y artesanos locales: Las prácticas artísticas y artesanales que se desarrollan en torno a la Semana Santa constituyen fuente de sustento y orgullo para centenares de familias. Este reconocimiento abre puertas al apoyo técnico y financiero del Estado, al fortalecimiento de escuelas-taller y a la profesionalización de los saberes tradicionales. 6. Impacto esperado • Cultural: salvaguardia efectiva de manifestaciones en riesgo de pérdida o banalización. • Social: fortalecimiento del tejido comunitario y de la participación ciudadana en torno a las festividades. • Económico: impulso al turismo cultural responsable, generación de empleo y reactivación de economías locales. • Educativo: incorporación de la memoria cultural en los procesos formativos, para consolidar sentido de pertenencia e identidad.	7. Conclusión El proyecto de ley que hoy se somete a consideración de esta Honorable Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República no se limita a una declaración simbólica, sino que representa una apuesta estratégica por proteger, visibilizar y dignificar las manifestaciones vivas que encarnan la riqueza cultural del Caribe colombiano. Reconocer las prácticas culturales, artísticas y artesanales de la Semana Santa en Santa Cruz de Mompox, Cartagena de Indias, Santiago de Tolú, Ciénaga de Oro, Sabanalarga y Santo Tomás como patrimonio cultural inmaterial de la Nación es honrar la historia, fortalecer la identidad y proyectar el futuro de nuestras comunidades. En virtud de los anteriores fundamentos, solicitamos respetuosamente el voto favorable de los Honorables Senadores integrantes de la Comisión Sexta, para que este proyecto avance en su trámite legislativo y contribuya al cumplimiento del mandato constitucional de proteger la diversidad cultural de la Nación. III. Impacto fiscal De conformidad con lo establecido artículo 7° de la Ley 819 de 2003, los gastos que genere la presente iniciativa se entenderán incluidos en los presupuestos y en el Plan Operativo Anual de Inversión a que haya lugar. Teniendo en cuenta lo anterior, y dada la obligación del Estado de velar por el interés general, así como de promover la autonomía de las entidades territoriales, es relevante mencionar que, una vez promulgada la Ley, el Gobierno deberá promover su ejercicio y cumplimiento. Además, se debe tener en cuenta como sustento, un pronunciamiento de la Corte Constitucional, en la cual se puntualizó de acuerdo con la sentencia C-490 de 2011, lo siguiente: <i><u>“El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra</u></i>

<i>incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. La exigencia de la norma orgánica, a su vez, presupone que la previsión en cuestión debe contener un mandato imperativo de gasto público.” (Resaltado fuera del texto).</i> Así mismo, la Corte Constitucional en la Sentencia C-502 de 2007, <u>en la cual establecido que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice y barrera para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa:</u> <i>“En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso, reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, <u>con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo.</u></i> <u>Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento.</u> <u>Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda.”</u> (Resaltado fuera de texto). De igual modo, al respecto del impacto fiscal que los proyectos de ley pudieran generar, la Corte ha dicho: <i>“Las obligaciones previstas en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el</i>	<i>Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. (...). El artículo 7° de la Ley819/03 no</i> <i>Puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecte la validez constitucional del trámite respectivo.”</i> (Sentencia C-315 de 2008). Como lo ha resaltado la Corte, si bien compete a los miembros del Congreso la responsabilidad de estimar y tomar en cuenta el esfuerzo fiscal que el proyecto bajo estudio puede implicar para el erario público, es claro que es el Poder Ejecutivo, y al interior de aquél, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el que dispone de los elementos técnicos necesarios para valorar correctamente ese impacto, y a partir de ello, llegado el caso, demostrar a los miembros del órgano legislativo la inviabilidad financiera de la propuesta que se estudia. IV. Posibles conflictos de interés Se advierte que el presente Proyecto de Ley es de carácter general, sin embargo, en cumplimiento de la Ley 2003 de 2019, se hace la salvedad de que corresponde a la esfera privada de cada uno de los congresistas el examen del contenido de la presente iniciativa legislativa, y de otros elementos que puedan derivarse o entenderse como generadores de conflicto de interés contemplados en el artículo 286 de la Ley 5 de 1992. Por lo anterior, lo aquí advertido no exonera a cada uno de los congresistas de examinar minuciosamente posibles conflictos de interés para conocer y votar este proyecto, y en caso de existir algún conflicto, su responsabilidad de manifestarlo al Congreso de la República, durante el trámite del mismo.
PROPOSICION Por los argumentos esbozados anteriormente, presento ponencia positiva y solicito a los miembros de la Comisión Sexta del Senado dar primer debate al Proyecto de Ley No. 132 de 2025 Senado – 298 de 2024 Cámara “POR MEDIO DE LA CUAL SE DECLARA PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL DE LA NACIÓN A LAS PRÁCTICAS CULTURALES INMATERIALES, ARTÍSTICAS Y ARTESANALES EN EL MARCO DE LA CELEBRACIÓN DE LA SEMANA SANTA EN LOS TERRITORIOS DEL CARIBE COLOMBIANO; SANTA CRUZ DE MOMPOX Y CARTAGENA DE INDIAS (BOLÍVAR), SANTIAGO DE TOLÚ (SUCRE), CIÉNAGA DE ORO (CÓRDOBA), SABANA LARGA Y SANTO TOMÁS (ATLÁNTICO), Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”, sin modificaciones. Cordialmente,  ALEX FLÓREZ HERNÁNDEZ Senador de la República Pacto Histórico	Texto propuesto para primer debate al Proyecto de Ley 132 de 2025 Senado – 298 de 2024 Cámara “POR MEDIO DE LA CUAL SE DECLARA PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL DE LA NACIÓN A LAS PRÁCTICAS CULTURALES INMATERIALES, ARTÍSTICAS Y ARTESANALES EN EL MARCO DE LA CELEBRACIÓN DE LA SEMANA SANTA EN LOS TERRITORIOS DEL CARIBE COLOMBIANO; SANTA CRUZ DE MOMPOX Y CARTAGENA DE INDIAS (BOLÍVAR), SANTIAGO DE TOLÚ (SUCRE), CIÉNAGA DE ORO (CÓRDOBA), SABANA LARGA Y SANTO TOMÁS (ATLÁNTICO), Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”. El Congreso de Colombia DECRETA: ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene como objetivo reconocer, salvaguardar y promover el patrimonio cultural inmaterial asociado a las prácticas culturales artesanales y artísticas, tales como música, danza, tejidos, artes visuales efímeras, artes visuales permanentes, procesiones, vestimentas y dulces tradicionales, desarrolladas durante la Semana Santa en los territorios del Caribe colombiano: Santa Cruz de Mompox y Cartagena de Indias (Bolívar), Santiago de Tolú (Sucre), Ciénaga de Oro (Córdoba), Sabanalarga y Santo Tomás (Atlántico). Este reconocimiento se realiza como medida para la protección, promoción y salvaguardia de las tradiciones. ARTÍCULO 2. RECONOCIMIENTO DEL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL. Se reconoce como Patrimonio Cultural Inmaterial las prácticas artísticas y culturales vinculadas con la Semana Santa en los territorios del Caribe colombiano: Santa Cruz de Mompox y Cartagena de Indias (Bolívar), Santiago de Tolú (Sucre), Ciénaga de Oro (Córdoba), Sabanalarga y Santo Tomás (Atlántico). Estas prácticas abarcan música, danza, tejidos, artes visuales efímeras, artes visuales permanentes, procesiones, vestimentas y dulces tradicionales, además de representaciones teatrales y otras expresiones culturales distintivas realizadas durante la Semana Santa en dichos territorios. ARTÍCULO 3. MEDIDAS DE PROTECCIÓN. El Estado implementará, a través del Gobierno Nacional y las carteras ministeriales competentes, medidas para proteger y salvaguardar el patrimonio cultural inmaterial descrito en el artículo 2, que incluirán:

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY
NÚMERO 149 DE 2025 SENADO, 116 DE 2024 CÁMARA

por medio de la cual se exalta al municipio de La Macarena, departamento del Meta, como Patrimonio Turístico y Cultural y se dictan otras disposiciones.

Señor JORGE ELIECER LAVERDE Secretario Comisión Sexta Constitucional Senado de la República E. S. D. Referencia: Informe de ponencia positiva para primer debate al Proyecto de Ley No. 149 de 2025 Senado – 116 de 2024 Cámara “POR MEDIO DE LA CUAL SE EXALTA AL MUNICIPIO DE LA MACARENA, DEPARTAMENTO DEL META, COMO PATRIMONIO TURÍSTICO Y CULTURAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”. En cumplimiento de mi designación como ponente para primer debate en Comisión Sexta del Honorable del Senado, me permito presentar informe de ponencia positiva al Proyecto de Ley No. 149 de 2025 Senado – 116 de 2024 Cámara “POR MEDIO DE LA CUAL SE EXALTA AL MUNICIPIO DE LA MACARENA, DEPARTAMENTO DEL META, COMO PATRIMONIO TURÍSTICO Y CULTURAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”, sin modificaciones. Cordialmente,  ALEX FLÓREZ HERNÁNDEZ Senador de la República Pacto Histórico	PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NO. 149 DE 2025 SENADO – 116 DE 2024 CÁMARA “POR MEDIO DE LA CUAL SE EXALTA AL MUNICIPIO DE LA MACARENA, DEPARTAMENTO DEL META, COMO PATRIMONIO TURÍSTICO Y CULTURAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES I. Iniciativas legislativas El artículo 150 de la Constitución Política establece: “Corresponde al Congreso hacer las leyes (...)”. El mismo texto constitucional consagra en su artículo 154: “Las leyes pueden tener origen en cualquiera de las Cámaras a propuesta de sus respectivos miembros, del Gobierno nacional, de las entidades señaladas en el artículo 156, o por iniciativa popular en los casos previstos en la Constitución (...)”. En el desarrollo legal, la Ley 5ª de 1992 estableció en su artículo 140, modificado por el artículo 13 de la Ley 974 de 2005, lo que a continuación se indica: Pueden presentar proyectos de ley: 1. Los Senadores y Representantes a la Cámara individualmente y a través de las bancadas. 2. El Gobierno nacional, a través de los ministros del Despacho. 3. La Corte Constitucional. 4. El Consejo Superior de la Judicatura. 5. La Corte Suprema de Justicia. 6. El Consejo de Estado. 7. El Consejo Nacional Electoral. 8. El Procurador General de la Nación. 9. El Contralor General de la República. 10. El Fiscal General de la Nación. 11. El Defensor del Pueblo. II. Marco conceptual y sustentación del proyecto 1. Introducción El presente proyecto de ley tiene como propósito exaltar al municipio de La Macarena, ubicado en el departamento del Meta, como Patrimonio Turístico y Cultural de la Nación, reconociendo en él un territorio emblemático de la biodiversidad, la riqueza natural y las manifestaciones culturales del pueblo colombiano. Más que una distinción simbólica, esta declaratoria constituye un acto de justicia histórica, social y ambiental, que busca visibilizar los aportes de las comunidades locales a la construcción de paz, a la sostenibilidad ecológica y al fortalecimiento del turismo responsable en la región de la Orinoquía. Este proyecto pretende, además, promover la protección, conservación y aprovechamiento sostenible de los recursos naturales y culturales de La Macarena, bajo un enfoque de desarrollo territorial incluyente y de economía solidaria, en coherencia con la Política de Turismo Sostenible de Colombia y con los compromisos
internacionales asumidos por el Estado en materia de conservación de la biodiversidad y reconocimiento de los patrimonios inmateriales. 2. Contexto general y justificación La Macarena: corazón natural y cultural de Colombia El municipio de La Macarena se encuentra al sur del departamento del Meta y constituye una de las regiones de mayor importancia ecológica y cultural del país. En su territorio se ubica el Parque Nacional Natural Sierra de La Macarena, reconocido mundialmente por albergar ecosistemas únicos, con especies endémicas y paisajes de incomparable belleza. En este espacio converge la Amazonia, la Orinoquía y los Andes, lo que lo convierte en un territorio de transición biogeográfica de altísimo valor científico y ambiental. Allí se encuentra el río Caño Cristales, conocido como “el río de los cinco colores” o “el río más hermoso del mundo”, símbolo del turismo natural y sostenible en Colombia. Pero La Macarena no solo es biodiversidad: también es cultura viva. Es hogar de comunidades campesinas, indígenas y afrodescendientes que han tejido, a lo largo de generaciones, expresiones artísticas, gastronómicas y musicales propias de la región del piedemonte llanero. Su patrimonio inmaterial está profundamente ligado al joropo, al canto de vaquería, a la ganadería criolla y a las prácticas tradicionales de convivencia con la naturaleza. La Macarena como ejemplo de transformación y resiliencia Durante décadas, La Macarena fue escenario del conflicto armado interno y símbolo de aislamiento estatal. Sin embargo, en los últimos años, gracias a los procesos de paz, la participación ciudadana y la apertura al turismo ecológico, el municipio ha logrado revertir su imagen de territorio en guerra para convertirse en un modelo de reconciliación, desarrollo y sostenibilidad ambiental. Hoy, La Macarena representa la esperanza de una Colombia rural que se reconstruye desde el turismo comunitario, desde la defensa del agua y de la vida, y desde la dignidad de sus habitantes, quienes han sabido transformar el dolor en oportunidad. Este proyecto de ley busca precisamente reconocer y consolidar esa transformación, garantizando que el Estado colombiano acompañe de manera integral la promoción de este territorio y la protección de sus recursos naturales y culturales.	Senador de la República 3. Marco conceptual Patrimonio cultural y turístico: noción integral El concepto de patrimonio cultural y turístico trasciende lo material. No se limita a monumentos o lugares físicos, sino que comprende los saberes, tradiciones, prácticas y expresiones que conforman la identidad de una comunidad. En el caso de La Macarena, el patrimonio cultural se expresa tanto en su relación espiritual con la naturaleza, como en la configuración de un modelo de turismo comunitario que integra conservación ambiental, economía popular y cultura campesina. Reconocer este patrimonio implica fortalecer la memoria colectiva, incentivar la participación local en la gestión del turismo, y garantizar que el desarrollo no erosione las bases culturales ni los ecosistemas de los cuales depende la vida. Turismo sostenible y paz territorial El turismo sostenible, conforme a la definición de la Organización Mundial del Turismo (OMT), es aquel que “tiene plenamente en cuenta las repercusiones actuales y futuras, económicas, sociales y medioambientales, para satisfacer las necesidades de los visitantes, de la industria, del entorno y de las comunidades anfitrionas”. La Macarena encarna este principio: comunidades campesinas que antes estuvieron vinculadas a economías ilegales hoy gestionan rutas ecoturísticas, hospedajes rurales y experiencias culturales con un enfoque de respeto ambiental y beneficio colectivo. Así, el reconocimiento propuesto se alinea con los objetivos de paz territorial, reintegración social, desarrollo rural sostenible y protección de ecosistemas estratégicos. Valor simbólico y educativo Exaltar a La Macarena como patrimonio cultural y turístico tiene también un valor simbólico y educativo. Representa una invitación a Colombia y al mundo a conocer un territorio resiliente, a comprender la importancia de la biodiversidad como herencia común, y a valorar la cultura campesina y llanera como expresión de identidad nacional. Asimismo, este reconocimiento permitirá atraer inversión pública y privada en infraestructura turística sostenible, fortalecer las capacidades institucionales

locales y promover programas educativos y culturales orientados a la conservación y al conocimiento del territorio. 4. Impacto esperado Reforzar la identidad regional y nacional, promoviendo el sentido de pertenencia y el orgullo cultural. Fomentar el turismo sostenible y comunitario, generando empleo digno y fortaleciendo las economías locales. Proteger la biodiversidad y los recursos naturales, mediante políticas de conservación con participación ciudadana. Contribuir a la consolidación de la paz, ofreciendo alternativas de desarrollo legal, inclusivo y ambientalmente responsable. Articular esfuerzos interinstitucionales entre el Ministerio de Cultura, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, y Parques Nacionales Naturales de Colombia, en pro del desarrollo integral del municipio. 5. Conclusión El municipio de La Macarena representa la síntesis de Colombia: diversidad, resistencia, naturaleza, cultura y esperanza. Reconocerlo como Patrimonio Turístico y Cultural de la Nación es un acto de responsabilidad con la historia y con el futuro, con las comunidades que han defendido su territorio y con la visión de un país que se construye en torno a la vida, la belleza y la paz. Por lo anterior, invito a los honorables senadores y senadoras de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República a votar favorablemente el Proyecto de Ley No. 149 de 2025 Senado – 116 de 2024 Cámara, en el entendido de que este reconocimiento no solo exalta una región, sino que reafirma el compromiso de Colombia con su diversidad cultural, natural y humana. III. Impacto fiscal De conformidad con lo establecido artículo 7° de la Ley 819 de 2003, los gastos que genere la presente iniciativa se entenderán incluidos en los presupuestos y en el Plan Operativo Anual de Inversión a que haya lugar. Teniendo en cuenta lo anterior, y dada la obligación del Estado de velar por el interés general, así como de promover la autonomía de las entidades territoriales, es relevante mencionar que, una vez promulgada la Ley, el Gobierno deberá promover su ejercicio y cumplimiento. Además, se debe tener en cuenta como	sustento, un pronunciamiento de la Corte Constitucional, en la cual se puntualizó de acuerdo con la sentencia C-490 de 2011, lo siguiente: <i><u>"El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. La exigencia de la norma orgánica, a su vez, presupone que la previsión en cuestión debe contener un mandato imperativo de gasto público."</u></i> (Resaltado fuera del texto). Así mismo, la Corte Constitucional en la Sentencia C-502 de 2007, <u>en la cual establecido que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice y barrera para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa:</u> <i>"En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso, reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, <u>con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo.</u></i> <i><u>Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento.</u></i> <i><u>Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda."</u></i> (Resaltado fuera de texto).
De igual modo, al respecto del impacto fiscal que los proyectos de ley pudieran generar, la Corte ha dicho: <i>"Las obligaciones previstas en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. (...). El artículo 7º de la Ley 819/03 no</i> <i>Puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecte la validez constitucional del trámite respectivo."</i> (Sentencia C-315 de 2008). Como lo ha resaltado la Corte, si bien compete a los miembros del Congreso la responsabilidad de estimar y tomar en cuenta el esfuerzo fiscal que el proyecto bajo estudio puede implicar para el erario público, es claro que es el Poder Ejecutivo, y al interior de aquél, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el que dispone de los elementos técnicos necesarios para valorar correctamente ese impacto, y a partir de ello, llegado el caso, demostrar a los miembros del órgano legislativo la inviabilidad financiera de la propuesta que se estudia.	IV. Posibles conflictos de interés Se advierte que el presente Proyecto de Ley es de carácter general, sin embargo, en cumplimiento de la Ley 2003 de 2019, se hace la salvedad de que corresponde a la esfera privada de cada uno de los congresistas el examen del contenido de la presente iniciativa legislativa, y de otros elementos que puedan derivarse o entenderse como generadores de conflicto de interés contemplados en el artículo 286 de la Ley 5 de 1992. Por lo anterior, lo aquí advertido no exonera a cada uno de los congresistas de examinar minuciosamente posibles conflictos de interés para conocer y votar este proyecto, y en caso de existir algún conflicto, su responsabilidad de manifestarlo al Congreso de la República, durante el trámite del mismo.

PROPOSICIÓN Por los argumentos esbozados anteriormente, presento ponencia positiva y solicito a los miembros de la Comisión Sexta del Senado dar primer debate al Proyecto de Ley No. 149 de 2025 Senado – 116 de 2024 Cámara “POR MEDIO DE LA CUAL SE EXALTA AL MUNICIPIO DE LA MACARENA, DEPARTAMENTO DEL META, COMO PATRIMONIO TURÍSTICO Y CULTURAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”, sin modificaciones. Cordialmente,  ALEX FLÓREZ HERNÁNDEZ Senador de la República Pacto Histórico	Texto propuesto para primer debate al Proyecto de Ley 149 de 2025 Senado – 116 de 2024 Cámara “POR MEDIO DE LA CUAL SE EXALTA AL MUNICIPIO DE LA MACARENA, DEPARTAMENTO DEL META, COMO PATRIMONIO TURÍSTICO Y CULTURAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES” El Congreso de Colombia DECRETA: ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto exaltar al municipio de La Macarena, ubicada en el departamento del Meta, como patrimonio turístico y cultural, teniendo en cuenta su historia y su importancia en el sector turístico para la Nación y para la humanidad con el fin de coordinar la promoción, protección y fomento del municipio desde la nación al territorio. ARTÍCULO 2. DECLARATORIA. Reconózcase la importancia patrimonial, turística, ambiental y cultural del municipio de La Macarena, ubicado en el departamento del Meta, por su relevancia en el sector turístico y cultural, así como por su valor en la contribución a la paz y reconciliación nacional. ARTÍCULO 3. PROTECCIÓN AMBIENTAL. El gobierno Nacional, a través del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, adoptará medidas específicas para la protección y conservación de la Serranía de la Macarena, incluyendo programas de reforestación, control de actividades extractivas y promoción de prácticas sostenibles. El Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes, prestará asesoría técnica en lo de su competencia. ARTÍCULO 4. TURISMO SOSTENIBLE. El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo diseñará y ejecutará un plan de turismo sostenible para La Macarena, enfocado en la preservación del entorno natural y el empoderamiento de las comunidades locales. Se promoverán rutas ecoturísticas y se ampliarán las alianzas con agencias de viaje y operadores turísticos. ARTÍCULO 5. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS. Se autoriza al Gobierno Nacional para realizar inversiones en el municipio de La Macarena, con el fin de fortalecer su infraestructura, mejorar la educación, y optimizar los servicios públicos, estas inversiones se orientarán a:
a) Infraestructura: Construcción y mejora de vías de acceso, puentes, centros de atención turística y otras infraestructuras esenciales para el desarrollo del turismo sostenible. b) Educación: Implementación de programas educativos, capacitación docente, y mejora de la infraestructura educativa, con un enfoque en la educación ambiental y cultural. c) Servicios Públicos: Ampliación y mejoramiento de los servicios de salud, agua potable, saneamiento básico, energía eléctrica y telecomunicaciones, asegurando un acceso adecuado y sostenible para todas las comunidades. d) Desarrollo Económico y Social: Fomento de proyectos productivos sostenibles, apoyo a iniciativas de emprendimiento local, y promoción de actividades económicas que contribuyan al bienestar de las comunidades locales. Las inversiones se realizarán con recursos del Presupuesto General de la Nación, así como con la cooperación internacional y aportes de entidades privadas interesadas en el desarrollo y la conservación del municipio de La Macarena. ARTÍCULO 6. RECONOCIMIENTO A LAS COMUNIDADES LOCALES. El Gobierno Nacional brindará apoyo a las comunidades indígenas y campesinas de La Macarena, reconociendo su papel en la conservación de la biodiversidad y la preservación de las tradiciones culturales. Se promoverán proyectos productivos sostenibles y se fortalecerán las capacidades locales. ARTÍCULO 7. PROMOCIÓN. Se autoriza al Gobierno Nacional para que coordine, a través del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes y el municipio de La Macarena; acciones que permitan la amplia difusión de los lugares y actividades de interés turístico, cultural e histórico; para la promoción turística de La Macarena, a nivel nacional e internacional. Así mismo, se autoriza al Gobierno Nacional para que, por intermedio de las entidades competentes, puedan desarrollar acciones de exaltación y reconocimiento, como la producción de un producto audiovisual corto con perfil multiplataforma, para la amplia divulgación del municipio de La Macarena, como un municipio de paz con gran riqueza natural y turística de la Nación, así como sus lugares y actividades de interés. ARTÍCULO 8. RECURSOS. Autorícese al Gobierno Nacional para que sujeto a los lineamientos de disponibilidad presupuestal, y en cumplimiento de los artículos 288, 334, 339, 341, 345, 346 y 366 de la Constitución Política, así como de las	competencias establecidas en la ley 715 de 2001 y sus decretos reglamentarios y la ley 819 de 2003, incorpore las partidas necesarias en el presupuesto nacional para garantizar los recursos que requiera el cumplimiento de lo dispuesto en la presente ley. ARTÍCULO 9. Autorícese al Gobierno Nacional, a través del Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes, en coordinación con la Gobernación del Meta y la Alcaldía de La Macarena, para formular los planes, programas, estrategias y proyectos necesarios para la identificación, caracterización y difusión de las costumbres y manifestaciones culturales que hacen parte de la identidad de la población de La Macarena, en concordancia con los planes de desarrollo nacional, departamental y municipal, con el fin de fomentar la salvaguardia, la preservación, fomento, promoción, protección, divulgación, desarrollo y sostenibilidad. Así mismo, estas entidades adelantarán todo lo pertinente y asesorarán al municipio o entidad territorial para postular las costumbres y manifestaciones culturales que hacen parte de la entidad de la población de La Macarena a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial (LRPCI) de acuerdo a lo establecido en la ley 1185 de 2008, el decreto 1080 de 2015 y el decreto 2358 de 2019 o cualquier norma que modifique o adicione las mencionadas. ARTÍCULO 10. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de su promulgación.  Alex Flórez Hernández Senador de la República

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 225 DE 2025 SENADO <i>por la cual se regula el servicio aéreo comercial de transporte público de pasajeros respecto del equipaje.</i>	
Bogotá D.C., 4 de noviembre de 2025 Honorable Senador ALEX XAVIER FLÓREZ HERNÁNDEZ Presidente de la Comisión Sexta Constitucional Senado de la República Ciudad Asunto: Informe de ponencia positiva para primer debate del Proyecto de Ley 225 de 2025 Senado “Por la cual se regula el servicio aéreo comercial de transporte público de pasajeros respecto del equipaje.” Respetado señor presidente: En cumplimiento de la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional del Senado de la República y de conformidad con las disposiciones establecidas en la Ley 5a de 1992, me permito rendir informe de ponencia para primer debate al proyecto de Ley 225 de 2025 Senado “Por la cual se regula el servicio aéreo comercial de transporte público de pasajeros respecto del equipaje.” Atentamente,  JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL Senador de la República	I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA El proyecto de Ley 225 de 2025 Senado “Por la cual se regula el servicio aéreo comercial de transporte público de pasajeros respecto del equipaje.”, fue presentado el pasado 27 de agosto de 2025 y publicado en la gaceta N° 1681/2025. Con posterioridad el proyecto fue remitido a la Comisión Sexta Constitucional Permanente, bajo el radicado PL 225 de 2025 Senado, el cual me fue asignado como único ponente por la mesa directiva, el pasado 22 de septiembre de 2025. II. OBJETO El objeto del presente proyecto de ley es establecer medidas de protección al usuario del servicio público de transporte público aéreo de pasajeros respecto del equipaje con el que realizan sus viajes a fin de garantizar los derechos de los usuarios como consumidores. III. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS En la aviación civil se entiende por equipaje el conjunto de bienes personales que el pasajero transporta consigo durante el viaje. Jurídicamente, el equipaje forma parte del contrato de transporte aéreo de pasajeros, que está regulado en el Código de Comercio (arts. 981 y ss.)¹ y en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – RAC expedidos por la Aeronáutica Civil. Es pertinente señalar que el transporte aéreo constituye la modalidad más reciente dentro de los sistemas de transporte, cuyo desarrollo ha sido posible gracias a los avances tecnológicos de las últimas décadas. Dicho progreso ha permitido consolidarlo como un medio cada vez más utilizado por los agentes económicos en los procesos logísticos de exportación e importación, dada su eficiencia y capacidad de respuesta. El transporte aéreo se encuentra soportado en un marco robusto de normas, regulaciones internacionales y legislación interna, así como en sistemas especializados de gestión y control del tráfico aéreo, que constituyen elementos esenciales para garantizar su seguridad y eficacia. ¹ Congreso de la República de Colombia. (1971). <i>Código de Comercio</i> (Decreto 410 de 1971). Diario Oficial No. 33.339 del 16 de junio de 1971, http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/codigo_comercio_pr030.html#981
Entre las principales características que lo definen, se destacan: (i) Su rapidez, al superar ampliamente en tiempo de tránsito a medios terrestres, ferroviarios o marítimos, lo que lo convierte en la opción idónea para mercancías que requieren entrega inmediata. (ii) Su capacidad de acceder a destinos remotos o de difícil acceso, sin las limitaciones geográficas propias de otros modos de transporte. (iii) Su alto nivel de seguridad y fiabilidad, respaldado por estadísticas que lo identifican como el medio de transporte más seguro y con menores índices de pérdida o daño de mercancías, lo que incluso repercute en primas de seguro más bajas. (iv) La reducción sustancial en los tiempos de entrega, consolidándose como un mecanismo estratégico dentro de la logística internacional. ELEMENTOS IMPORTANTES PARA EL COSTO DEL TRANSPORTE AÉREO Resulta pertinente señalar que el costo del transporte aéreo se encuentra condicionado por una serie de elementos determinantes que varían según la naturaleza de la carga y las rutas seleccionadas. En primer término, <u>el peso y el volumen</u> constituyen elementos esenciales en la fijación de la tarifa, dado que las aerolíneas aplican el criterio del peso bruto o del peso volumétrico, prevaleciendo aquel que resulte mayor. De igual manera, <u>la distancia y la ruta</u> del vuelo representan variables relevantes, en tanto que los trayectos más extensos o aquellos que requieren escalas intermedias generan mayores costos operativos. Asimismo, <u>el tipo de mercancía</u> transportada incide directamente en la tarifa, puesto que los productos perecederos, las mercancías peligrosas u otras cargas especiales exigen condiciones de manipulación y almacenamiento diferenciadas, lo que incrementa el valor del servicio. Debe destacarse también la influencia de factores de mercado, tales como la relación entre <u>oferta y demanda</u>. En periodos de alta demanda, como temporadas festivas o situaciones de crisis internacional, las tarifas tienden a incrementarse de manera significativa. A ello se suma la estacionalidad y la disponibilidad de capacidad en las aerolíneas, particularmente en rutas con menor frecuencia de vuelos, lo cual repercute en la estructura de costos.	TIPOS DE CARGA AÉREA: El transporte aéreo de mercancías se clasifica en diversas categorías según la naturaleza, condiciones de conservación y requerimientos de manipulación de la carga. Esta tipología resulta fundamental tanto para la logística operativa como para la aplicación de las normas nacionales e internacionales que regulan la materia, en la medida en que cada tipo de carga implica responsabilidades diferenciadas para el transportador y exige la adopción de medidas específicas de seguridad, embalaje y custodia. La adecuada clasificación permite garantizar el cumplimiento de los estándares establecidos por organismos como la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), así como armonizar las disposiciones internas contenidas en el Código de Comercio y en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia. Se subdividen de la siguiente manera²: • CARGA GENERAL Esta comprende principalmente mercancías no perecederas ni catalogadas como peligrosas, cuya manipulación requiere medidas mínimas de precaución, lo que permite un transporte ágil y eficiente por vía aérea. Dicha categoría abarca un espectro amplio de productos, los bienes de uso común, tales como prendas de vestir, libros y dispositivos electrónicos. La carga aérea general se distingue por ofrecer menores tiempos de tránsito y mayores estándares de seguridad. Equipaje de mano o cabina: el que acompaña físicamente al pasajero en la cabina del avión. Está sujeto a límites de peso y tamaño fijados por la aerolínea. Equipaje registrado o de bodega: el que se entrega a la aerolínea antes del vuelo y viaja en la bodega de la aeronave. Se documenta mediante el talón de equipaje, que acredita el derecho de restitución. • CARGA ESPECIAL Mercancías que requieren atención especial debido a su sensibilidad o posibles riesgos como las siguientes categorías: <u>Materiales con control de temperatura</u>: Aquellos artículos que tienen una vida útil corta y debe transportarse en el menor tiempo posible. Por ejemplo, productos farmacéuticos. ² Tipos de carga: https://acrosslogistics.com/blog/transporte-aereo-tipos-y-caracteristicas

Mercancías peligrosas: Aquellos artículos que incurren en riesgo para la seguridad, sujetas a estrictas regulaciones de embalaje, etiquetado y documentación, se requiere de personal capacitado para su transporte. Por ejemplo, explosivos.

Animales Vivos: Aquellos seres vivos que requieren cuidados y manejos especiales según sus necesidades y que se debe cumplir con normas de bienestar animal como ventilación, control de temperatura. Por ejemplo, mascotas, animales de zoológico.

Carga de alto valor o frágil: Aquellos artículos que requieren un cuidado especial debido a su alto valor y fragilidad, debe tener un embalaje seguro, climatización y manipulación especializada para una llegada seguro a su destino. Por ejemplo, Obras de arte, joyas, metales preciosos.

Carga sobredimensionada o con sobrepeso: Aquellos artículos demasiado grandes o pesados para ser cargado en aviones de pasajeros convencionales. Se requiere de manejo especial.

Envíos por mensajería: Aquellos documentos que son urgentes y los paquetes pequeños dependen de servicios de mensajería para entrega exprés.

Carga exenta: Aquellos artículos de carga que no están sujetos a las mismas regulaciones y que están protegidas por el derecho internacional. Por ejemplo, Carga militar y/o correo diplomático.

Órganos humanos para trasplante: Aquellos artículos sensibles que requieren máximo respeto, consideraciones éticas y el cumplimiento de estrictas normas. Se requiere transporte digno y seguro.

Equipaje de viaje interlineal: Aquellos artículos que constituyen un equipaje y se presenta en un vuelo compartido de aerolíneas donde se determina por medio de la norma **Most Significant Carrier, MSC**, Compañía Aérea Principal, es decir, para un viaje interlineal se aplicará la política de la compañía que realice el trayecto más largo e importante tiene la responsabilidad principal de la aplicación y normas de transporte.

CLASIFICACIÓN DE TRANSPORTE AÉREO:

El transporte aéreo consiste en atender a criterios relacionados con el destino final de las operaciones o con la modalidad en que se ejecuta el servicio. De esta manera, es posible distinguir entre transporte así:

Transporte aéreo de vuelo nacional: Aquellos que se realizan entre dos puntos dentro del mismo territorio Nacional.

Transporte aéreo de vuelo Internacional: Aquellos que se realizan entre dos puntos que se encuentran en diferentes países.

Otro tipo de criterios es aquella que se define por el modo por el cual se realiza el transporte.

Vuelos Regulares: Ofrecen públicamente horarios y rutas previamente autorizadas, frecuencia, itinerario y precios en el mercado.

Vuelos No Regulares: Comúnmente denominado “chárter” caracterizado por su flexibilidad y contratación puntual, puede realizarse entre dos o más zonas distintas de tráfico.

Estas clasificaciones resultan relevantes, en tanto determinan la aplicación de diferentes regímenes jurídicos, la competencia de autoridades específicas y las obligaciones contractuales que asumen los transportadores frente a los usuarios.

AEROLINEAS EN COLOMBIA

AEROLINEA	ARTICULO PERSONAL	EQUIPAJE DE CABINA	EQUIPAJE DE BODEGA
AVIANCA	Puede ser una cartera, morral, pañalera, un bolso para llevar un portátil o un paquete. Medidas máximas: 45 x 35 x 20 cm (alto, largo y ancho). Ubicado debajo del asiento. Incluido en todas las tarifas.	Se lleva en cabina, ubicada en mejor compartimiento. Medidas máximas: 55 x 35 x 25 cm (alto, largo y ancho), incluyendo ruedas y manijas. Peso máximo: 10 kg. Incluido en todas las tarifas.	Registrado en Counter antes de ir a sala de abordaje. Medidas máximas: no debe exceder los 158 cm (62") lineales (largo + ancho + alto). Peso máximo: 23 kg en Clase económica y 32 kg en Business Class. Se incluye solo en tarifas Classic, Flex y Business. ³
LATAM	Tamaño máximo: Alto= 45 cm x Largo= 35 cm cm x Ancho= 20	Tamaño máximo: Alto= 55 cm x Largo= 35 cm x Ancho=25 cm incluyendo los bolsillos.	Tamaño máximo: Cada pieza de equipaje en bodega debe

³ Avianca. (s. f.). Información y consejos para tu equipaje. Recuperado de https://www.avianca.com/es/informacion-y-ayuda/equipaje/?type=boton_equipaje

	cm incluyendo los bolsillos y las asas (17,8 x 13,8 x 7,9 in). Peso máximo: 10 kg (22 lb) Incluido en todas las tarifas	las ruedas, el asa, etc. (21,7 x 13,8 x 9,8 in). Peso máximo: 12 kg (26 Lb) Cabina Economy, y, 16 kg (35 lb) Cabina Premium Economy O Premium Business. Incluido en tarifas: Ligth, Full, Standard, Premium Economy Standar/ Full y Premium Business Standard/Full.	tener 158 cm lineales (62.2 in) , sumando alto (A) + largo (B) + ancho (C). Peso máximo: cada pieza de equipaje en bodega debe pesar 23 kg (51 lb) , por pasajero. Incluido en tarifas Standard, Full, Premium Economy Standard/Full y Premium Business Standard/Full. ⁴
SATENA	Tamaño Máximo: 15 cm de alto, 20 cm de largo y 10 cm de ancho. Como bolso pequeño, abrigo, bastón, cámara, móvil, material de lectura, coche de bebé plegable o cuna pequeña, muletas, instrumentos musicales (Registrados en Check-in) Incluido en todas las tarifas.	Tamaño Máximo: 43 cm de alto, 34 cm de largo y 20 cm de ancho. Peso máximo: 5 Kg. Envases: 100 ml. Incluido en todas las tarifas.	Tamaño máximo: 120 cm de alto, 60cm de largo y 35cm de ancho Peso máximo: 32 Kg. Pagar cargo adicional. ⁵
WINGO	Tamaño máximo: 40 cm de alto, 35	Tamaño máximo: 55 cm de alto, 45 cm de	Tamaño máximo: 158 cm lineales.

⁴ LATAM Airlines. (s. f.). Equipaje en tu viaje. Recuperado de <https://www.latamairlines.com/co/es/experiencia/prepara-tu-viaje/equipaje>
⁵ Satena. (2024). *SAT-M51: Manual de usuario cliente (versión 12)* [Archivo PDF]. Recuperado de <https://www.satena.com/documentos/files/SAT-M51-MANUAL-USUARIO-CLIENTE-V12.pdf>

	cm de largo y 25 cm de ancho. Peso máximo: Solo cumplir con medidas. Ubicado debajo del asiento. Incluido en todas las tarifas.	largo y 25 cm de ancho. Peso máximo: 12 kg. Ubicado en el compartimiento superior de la cabina. Incluido en tarifas Go Estándar, Go Plus y Go Extra.	Incluido en tarifas Go Plus y Go Extra. ⁶
JETSMART	Tamaño máximo: 45cm de largo, 35 cm de ancho y 25 cm de alto. Peso máximo: 10 Kg. Incluido en todas las tarifas	Tamaño máximo: 55 cm de largo, 35 cm de ancho y 25 cm de alto. Peso máximo: 10 Kg. Incluido en Pack SMART y Pack FULL.	Tamaño Máximo 158 cm lineales. Peso máximo: 23 Kg. ⁷

Necesidad de establecer una regulación del equipaje en la prestación del servicio de transporte aéreo de pasajeros.

La demanda del servicio de transporte aéreo comercial de pasajeros de pasajeros ha venido creciendo en Colombia. De acuerdo con cifras de la Aerocivil, entre noviembre de 2023 y octubre de 2024, en el país 55.850.000 personas se transportaron por este medio, lo que significó un crecimiento del 15,4% en comparación con el año anterior⁸.

⁶ Wingo. (2025). Política y registro de equipaje de mano y bodega. Recuperado de <https://www.wingo.com/centro-de-ayuda/politicas/politica-de-equipaje>
⁷ JetSmart. (s. f.). *Packs JetSmart*. Recuperado de https://jetsmart.com/co/es/packs_jetsmart
⁸ Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. Comunicado de prensa. Noviembre de 2024. Disponible en <https://www.aerocivil.gov.co/prensa/noticias/Pages/46-y-medio-millones-de-pasajeros-movilizados-por-via-aerea-entre-enero-y-octubre-de-2024.aspx#:~:text=Este%20resultado%20confirma%20la%20recuperaci%C3%B3n,44%25%20respecto%20al%20a%C3%B1o%20anterior.>

El servicio de transporte aéreo en Colombia se rige, entre otros, por los denominados Reglamentos Aeronáuticos de Colombia –RAC, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 68 de la Ley 336 de 1996. En ejercicio de dicha facultad, la Aeronáutica Civil ha expedido varios RAC que reglamentan distintos aspectos de la operación del servicio aeronáutico, incluido el RAC 3, en el cual se regulan las actividades aéreas civiles y se encuentran diversas disposiciones sobre el equipaje de los usuarios del servicio de transporte aéreo de pasajeros. Pese a la existencia de los reglamentos aeronáuticos, los inconvenientes con el equipaje de los pasajeros de vuelos comerciales van en ascenso. Desde 2019 a abril de 2024, la Superintendencia de Transporte, a través de la Delegatura para la Protección de Usuarios del Sector Transporte, recibió 83.250 PQRD, de las cuales 77,67% correspondieron al sector aéreo⁹. Según datos de la empresa <i>Assist Card</i>, a agosto de 2024, los viajeros colombianos estaban experimentando un aumento del 20% en casos de pérdida y demora de equipaje, en comparación con el primer semestre de 2023¹⁰. De conformidad con estudios de la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA), que agrupa a varias aerolíneas en la región y que se encarga de monitorear las tendencias de la aviación en Latinoamérica, incluido Colombia, se tiene que las aerolíneas en Colombia experimentan un porcentaje más alto de quejas relacionadas con retrasos y problemas logísticos que afectan a las maletas. De acuerdo con esta organización, el 70% de los problemas de equipaje se deben a retrasos, mientras que el 30% restante se corresponde con pérdidas y daños en el equipaje. Mediante la Ley 701 del 21 de noviembre de 2001, Colombia aprobó el Convenio de Montreal de 1999, por el cual se dio la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional. Este convenio incluye disposiciones sobre daños o pérdida del equipaje y responsabilidades en caso de retrasos, pero no regula aspectos relacionados con el cobro del equipaje, ni con el tamaño del mismo. ⁹ Comunicaciones Superintendencia de transporte. Abril de 2024. Disponible en: https://www.supertransporte.gov.co/index.php/comunicaciones-2024/la-cancelacion-de-vuelos-es-la-queja-mas-recurrente-ante-la-superintendencia-de-transporte/ ¹⁰ Noticias RCN. Los países con más casos de demora y pérdida de equipaje para los viajeros. Agosto de 2024. Disponible en https://www.noticiasrcn.com/economia/los-paises-con-mas-casos-de-demora-y-perdida-de-equipaje-para-los-viajeros-731769	Entre las quejas que manifiestan los usuarios del servicio de transporte aéreo de pasajeros se encuentra la disparidad en los requisitos relativos al tamaño, el peso y el tipo de equipaje de mano y de equipaje facturado, los cuales varían entre las distintas compañías aéreas, lo cual representa inconvenientes a la hora de abordar, especialmente si se trata de destinos con conexión con distintas operadoras del servicio y se traduce finalmente en sobrecargos en contra de los usuarios. • DERECHO COMPARADO CONVENIO DE MONTREAL El Convenio de Montreal de 1999 es un tratado internacional que unifica las reglas relativas al transporte aéreo internacional de pasajeros, equipaje y carga. Su principal finalidad es actualizar y modernizar el antiguo sistema del Convenio de Varsovia (1929), estableciendo un marco normativo uniforme que regule la responsabilidad de las aerolíneas frente a los usuarios. Actualmente constituye la base de la regulación en materia de reclamaciones derivadas de accidentes aéreos, retrasos, pérdida o daños en el equipaje, así como en el transporte de mercancías. Este convenio busca proteger los derechos de los pasajeros y garantizar seguridad jurídica en el transporte aéreo internacional. Fija reglas claras sobre la responsabilidad objetiva de las aerolíneas hasta ciertos límites económicos, con posibilidad de indemnización adicional si el pasajero prueba un mayor perjuicio. Asimismo, regula procedimientos de reclamación, plazos y jurisdicciones competentes, reduciendo la incertidumbre y los conflictos legales entre aerolíneas y usuarios. Este Convenio equilibra los intereses del pasajero y del transportador aéreo, fortaleciendo la confianza en el sistema de transporte aéreo global. PARLAMENTO EUROPEO Estos inconvenientes no afectan solo a los usuarios del servicio aéreo en Colombia. Por el contrario, el asunto ha tomado tal dimensión que tuvo que ser objeto de regulación por parte del Parlamento Europeo que, en 2024, reconoció que entre los asuntos más preocupan a los pasajeros son las políticas incoherentes con respecto al equipaje de mano permitido por las diferentes compañías aéreas, lo que podría considerarse una práctica abusiva o desleal¹¹. ¹¹ Resolución del Parlamento Europeo sobre las dimensiones estándar para el equipaje de mano (2023/2774(RSP)). 4 de octubre de 2023. Disponible en: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0344_ES.html
Esta situación de la diversidad de medidas del equipaje no facturado, también conocido como equipaje de mano o de cabina, constituye un reto para los viajeros que suelen volar con varias compañías aéreas o realizan vuelos de conexión con diferentes aerolíneas, lo cual puede suceder no solo porque el destino al que se dirige no cuenta con vuelo directo desde el lugar de origen, sino también porque se produzca la cancelación o aplazamiento de un vuelo y el pasajero se vea en la obligación de tomar un vuelo distinto para llegar a la hora inicialmente prevista al destino, situación que claramente excede su control y que, por lo tanto, no debería trasladar en sobrecostos en su contra. Adicionalmente, el Parlamento Europeo señaló que esta práctica termina por restringir la posibilidad de comparar las ofertas de las diferentes compañías aéreas, limitando así la capacidad de los pasajeros de elegir la mejor oferta con suficiente información. Al analizar esta situación, el Parlamento Europeo señaló que se debe armonizar el tamaño de las maletas que pueden llevarse a bordo¹² y establecer que los usuarios podrán llevar este tipo de equipaje sin que ello implique un cobro adicional, decisión que se considera adecuada y oportuna para el contexto del servicio de transporte comercial de pasajeros por vía aérea en Colombia y que, por tanto, se incluye como parte de las propuestas de regulación en el articulado de este Proyecto de Ley sobre el equipaje no facturado. A diferencia de lo que ocurre con el equipaje facturado, esto es el que por su tamaño debe ser transportado en la bodega de las aeronaves, en el caso del equipaje no facturado este no requiere la prestación de un servicio de tratamiento o custodia por parte de las aerolíneas, pues quien se encarga en todo momento de llevarlo consigo es el propio pasajero, por lo que no debería tener un costo adicional por su transporte, cuando cumple las condiciones de tamaño y peso establecidas que permiten llevarlo en la cabina. Al respecto, en Sentencia del Tribunal de Justicia Europeo del 18 de septiembre de 2014, este estimó que el equipaje de mano, debe considerarse un “elemento indispensable” del transporte de los pasajeros¹³, concepto este que fue reiterado por el Parlamento Europeo. ¹² Radio Televisión Canaria. El Parlamento Europeo regula el equipaje de mano. 22 de mayo de 2024. Disponible en: https://rtvc.es/el-parlamento-europeo-regula-el-equipaje-de-mano/ ¹³ Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Quinta) de 18 de septiembre de 2014. Vueling Airlines, S.A., contra Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia. Disponible en: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:62012CJ0487	Al respecto, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea en el caso Vueling C-487/12 consideró que el transporte de equipaje de mano no podía ser sometido a un suplemento de precio bajo la condición de que este tipo de equipaje no responda a unas exigencias razonables en términos de peso y de dimensiones, respetando las exigencias de seguridad aplicables, que pueden variar teniendo en cuenta el tipo de aeronave¹⁴. IV. MARCO LEGAL Competencia del Congreso de la República El asunto objeto de este proyecto de Ley es de competencia del Congreso de la República, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 150 de la Constitución Política de Colombia, cuyo tenor literal señala: <i>“Artículo 150. Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:</i> <i>(...)</i> <i>23. Expedir las leyes que regirán el ejercicio de las funciones públicas y la prestación de los servicios públicos.</i> <i>(...)”</i> El transporte como servicio público esencial Respecto de los servicios públicos, el artículo 365 de la Constitución Política de Colombia establece: <i>“Artículo 365. Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del Territorio Nacional.</i> <i>Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el</i> ¹⁴ Ibídem.

<u>Estado mantendrá la regulación, el control, y la vigilancia de dichos servicios. (...)"</u> (Subrayado fuera del original) La Corte Constitucional, en Sentencia C-450 de 1995, definió cuándo un servicio público se considera esencial en los siguientes términos: <i>"El carácter esencial de un servicio público se predica, cuando las actividades que lo conforman <u>contribuyen de modo directo y concreto a la protección de bienes o a la satisfacción de intereses</u> o a la realización de valores, <u>ligados con el respeto, vigencia, ejercicio y efectividad de los derechos y libertades fundamentales</u>. (...)." (Subrayado fuera del original)</i> Adicionalmente, refiriéndose al transporte aéreo, en la misma providencia citada, la Corte Constitucional señaló que esta actividad se trata no sólo de un servicio público, sino que tiene el carácter de servicio público esencial. Al respecto, señaló: <i>"Con respecto al literal b) de la mencionada disposición estima que <u>las actividades de las empresas de transporte por tierra, mar y aire, indudablemente son servicios públicos esenciales</u>, porque están destinadas a asegurar la libertad de circulación (art. 24 C.P.), o pueden constituir medios necesarios para el ejercicio o la protección de otros derechos fundamentales (vida, salud, educación, trabajo, etc.)."</i> (Resaltado fuera del original) En materia legal, en relación con el carácter de servicio público esencial, la Ley 336 de 1996, Estatuto del Transporte en Colombia, estableció en el primer inciso del artículo 5 lo siguiente: <i>"Artículo 5. El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado <u>que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio</u>, y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada Modo."</i> (Resaltado fuera del original) Adicionalmente, el artículo 68 de la misma Ley 336 de 1996 reconoció expresamente el servicio de transporte aéreo como un servicio público esencial al establecer:	<i>"Artículo 68. El modo de transporte aéreo, además de ser un servicio público esencial, continuará rigiéndose exclusivamente por las normas del Código de Comercio (Libro Quinto, Capítulo Preliminar y Segunda Parte, por el Manual de Reglamentos Aeronáuticos que dicte la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, y por los Tratados, Convenios, Acuerdos Prácticas Internacionales debidamente adoptados o aplicadas por Colombia."</i> (Subrayado fuera del texto original) La Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, en concepto de mayo de 2006 citado por la Corte Constitucional en Sentencia C-981 de 2010, indicó que las características del servicio público de transporte son las siguientes: <i>"i) Su objeto consiste en movilizar personas o cosas de un lugar a otro, a cambio a una contraprestación pactada normalmente en dinero.</i> <i>ii) Cumple la función de satisfacer las necesidades de transporte de la comunidad, mediante el ofrecimiento público en el contexto de la libre competencia;</i> <i>iii) El carácter de servicio público esencial implica la <u>prevalencia del interés público sobre el interés particular</u>, especialmente en relación con la garantía de su prestación - la cual debe ser óptima, eficiente, continua e ininterrumpida -, y la seguridad de los usuarios - que constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte (ley 336/96, art. 2).</i> <i>iv) <u>Constituye una actividad económica sujeta a un alto grado de intervención del Estado</u>;</i> <i>v) El servicio público se presta a través de empresas organizadas para ese fin y habilitadas por el Estado.</i> <i>vi) Todas las empresas operadoras deben contar con una capacidad transportadora específica, autorizada para la prestación del servicio, ya sea con vehículos propios o de terceros, para lo cual la ley defiere al reglamento la determinación de la forma de vinculación de los equipos a las empresas (ley 336/96, art. 22);</i>
<i>vii) Su prestación sólo puede hacerse con equipos matriculados o registrados para dicho servicio;</i> <i>viii) Implica necesariamente la celebración de un contrato de transporte entre la empresa y el usuario.</i> <i>ix) Cuando los equipos de transporte no son de propiedad de la empresa, deben incorporarse a su parque automotor, a través de una forma contractual válida."</i> <u>Otras regulaciones:</u> • Ley 701 de 2001: por medio de la cual se aprueba el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional hecho en Montreal, el veintiocho (28) de mayo de mil novecientos noventa y nueve (1999). • REGLAMENTO AERONÁUTICO DE COLOMBIA La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil consolidó las Normas Aeronáuticas y en la tercera parte de dichas disposiciones se encuentra la reglamentación del transporte aéreo regular de pasajeros que aborda aspectos relacionados con reservas, tiquetes, ejecución de transporte y equipaje. En esta sección se conceptualiza y reglamenta el equipaje de la siguiente manera: 3.10.3. EQUIPAJES DERECHOS DEL PASAJERO Y DEBERES DEL TRANSPORTADOR 3.10.3.1. Tipo de equipaje El pasajero tiene derecho a transportar consigo y en el mismo vuelo la cantidad de equipaje que le indique el transportador de acuerdo con la capacidad de la aeronave y en todo caso, dentro de los cupos previstos en las normas aplicables. A falta de otra estipulación aprobada a la aerolínea, la cantidad de equipaje se limitará para vuelos nacionales a 20 Kilos en clase económica y a 30 en clase ejecutiva. Para vuelos internacionales el límite será de 40 Kilos. En aeronaves de menor capacidad estos cupos podrán ser reducidos. El equipaje puede ser transportado como equipaje de mano en la cabina de pasajeros, cuando	por su peso, características y tamaño sea factible; o como equipaje facturado o registrado en las bodegas de la aeronave. El transporte del equipaje, dentro del peso permitido, va incluido en el precio del pasaje. Se entiende como equipaje de mano u objetos de mano, aquellos elementos requeridos por el pasajero que no sean prohibidos o peligrosos y cuyo peso y volumen permita su transporte en los portaequipajes ubicados arriba de los asientos o debajo de estos. Su peso no afectará el peso máximo admisible del equipaje de cada pasajero. 3.10.3.2. Talón de equipaje El transportador deberá entregar al pasajero como constancia de recibo del equipaje registrado para bodega, un talón o talones que permitan determinar el número de bultos o piezas, su peso y destino. Dichos documentos se anexarán al tiquete y al bulto a que corresponda. La entrega del equipaje se hará contra presentación del talón. La falta de tal presentación da derecho al transportador a verificar la identidad del reclamante pudiendo diferir la entrega hasta cuando ello se verifique. Para estos casos, el pasajero deberá marcar adecuadamente su equipaje con su nombre, país, ciudad y número de teléfono. V. CONCLUSIONES De acuerdo con todo lo expuesto, es claro que en Colombia el servicio de transporte de pasajeros es legal y jurisprudencialmente considerado como un servicio público de carácter esencial, teniendo en cuenta su particular importancia a la hora de hacer efectivos los derechos fundamentales, como lo son la libre circulación y locomoción, la vida y la salud. Así las cosas, es claro que la prestación del servicio de transporte aéreo no sólo debe garantizarse sino darse con prevalencia del interés general sobre el particular y, por esta misma razón, se trata de una actividad económica sujeta a una alta intervención del Estado quien, a pesar de permitir que los particulares presten servicios públicos en condiciones de libre competencia, se reservó la posibilidad de regular, controlar y vigilar su prestación como una forma de asegurarse que con ello se cumplan los postulados del Estado social de derecho y se garanticen los derechos fundamentales de los habitantes del territorio colombiano.

Entre las quejas que manifiestan los usuarios del servicio de transporte aéreo de pasajeros se encuentra la disparidad en los requisitos relativos al tamaño, el peso y el tipo de equipaje de mano y de equipaje facturado, los cuales varían entre las distintas compañías aéreas, lo cual representa inconvenientes a la hora de abordar, especialmente si se trata de destinos con conexión con distintas operadoras del servicio y se traduce finalmente en sobrecargos en contra de los usuarios.

Teniendo en cuenta las inconformidades que día a día son manifestadas por los usuarios del servicio de transporte aéreo comercial de pasajeros en Colombia, en este Proyecto de Ley se pretende establecer una regulación a nivel legal respecto del tratamiento del equipaje de los usuarios de este servicio. Para estos efectos, se tiene en cuenta lo señalado en el caso europeo que aquí se referenció, pero, igualmente, se busca establecer claramente cuáles son los derechos y deberes de los usuarios y las obligaciones de las transportadoras, a fin de dar tranquilidad a los pasajeros y garantizar sus derechos como consumidores de este servicio público esencial.

VI. PLIEGO DE MODIFICACIONES

TEXTO DE LA INICIATIVA	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	COMENTARIO
"Por la cual se regula el servicio aéreo comercial de transporte público de pasajeros respecto del equipaje."	"POR LA CUAL SE REGULA EL SERVICIO AÉREO COMERCIAL DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS RESPECTO DEL EQUIPAJE."	SIN COMENTARIOS
Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto regular el servicio aéreo comercial de transporte público de pasajeros respecto del equipaje, con el fin de garantizar los derechos de los usuarios y establecer condiciones claras que permitan la toma de decisiones bien informadas.	Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto regular el servicio aéreo comercial de transporte público de pasajeros respecto del equipaje, con el fin de garantizar los derechos de los usuarios y establecer condiciones claras que permitan la toma de decisiones bien informadas.	SIN COMENTARIOS

Artículo 2. Ámbito de aplicación. Lo dispuesto en esta Ley aplica para la prestación del servicio de transporte aéreo de pasajeros que tenga lugar desde el territorio colombiano, en rutas comerciales entre destinos nacionales y desde Colombia hacia el exterior.	Artículo 2. Ámbito de aplicación. Lo dispuesto en esta Ley aplica para la prestación del servicio de transporte aéreo de pasajeros que tenga lugar desde el territorio colombiano, en rutas comerciales entre destinos nacionales y desde Colombia hacia el exterior	SIN COMENTARIOS
Artículo 3. Definiciones. Para efectos de la prestación del servicio aéreo comercial de transporte público de pasajeros, se tienen las siguientes definiciones: Equipaje. Todos los artículos de propiedad de los pasajeros o tripulantes que se llevan en la aeronave. Equipaje facturado. Artículos entregados al transportador para ser llevados en la bodega de la aeronave. Incluye el equipaje sobredimensionado. Equipaje no facturado. Equipaje de mano que puede transportar el pasajero en la cabina de la aeronave sin que implique costo adicional. El equipaje no facturado está compuesto por un artículo personal y una maleta tamaño cabina. Cuando las condiciones del servicio así lo requieran,	Artículo 3. Definiciones. Para efectos de la prestación del servicio aéreo comercial de transporte público de pasajeros, se tienen las siguientes definiciones: Equipaje. Todos los artículos de propiedad de los pasajeros o tripulantes que se llevan en la aeronave. Equipaje facturado. Artículos entregados al transportador para ser llevados en la bodega de la aeronave. Incluye el equipaje sobredimensionado. Equipaje no facturado. Equipaje de mano que puede transportar el pasajero en la cabina de la aeronave sin que implique costo adicional. El equipaje no facturado está compuesto por un artículo personal y una maleta tamaño cabina. Cuando las condiciones del servicio así lo requieran,	SIN COMENTARIOS

la maleta tamaño cabina podrá transportarse en la bodega de la aeronave sin que ello cambie su categoría a equipaje facturado.	la maleta tamaño cabina podrá transportarse en la bodega de la aeronave sin que ello cambie su categoría a equipaje facturado.	
Equipaje demorado o extraviado. Equipaje separado del vuelo en el que se transportan los pasajeros o de la tripulación.	Equipaje demorado o extraviado. Equipaje separado del vuelo en el que se transportan los pasajeros o de la tripulación.	
Equipaje no acompañado. Equipaje que se transporta como carga, ya sea en la misma o en otra aeronave en la que viaja la persona que lo registró como suyo.	Equipaje no acompañado. Equipaje que se transporta como carga, ya sea en la misma o en otra aeronave en la que viaja la persona que lo registró como suyo.	
Equipaje de bodega. Equipaje que solo puede ser transportado en la bodega de la aeronave y cumple con las medidas y el peso máximos establecidos por la transportadora.	Equipaje de bodega. Equipaje que solo puede ser transportado en la bodega de la aeronave y cumple con las medidas y el peso máximos establecidos por la transportadora.	
Equipaje sobredimensionado. Equipaje que supera las medidas y el peso permitidos para ser considerado como equipaje de bodega, pero que es admitido para su transporte como equipaje facturado.	Equipaje sobredimensionado. Equipaje que supera las medidas y el peso permitidos para ser considerado como equipaje de bodega, pero que es admitido para su transporte como equipaje facturado.	
Equipaje no reclamado. Equipaje que se encuentre en un aeropuerto, con o sin etiqueta, y que ningún pasajero recoge ni	Equipaje no reclamado. Equipaje que se encuentre en un aeropuerto, con o sin etiqueta, y que ningún pasajero recoge ni	

reclama, o cuyo propietario no puede ser identificado.	reclama, o cuyo propietario no puede ser identificado.	
Transportador. Empresa que presta el servicio aéreo comercial de transporte público de pasajeros.	Transportador. Empresa que presta el servicio aéreo comercial de transporte público de pasajeros.	
Usuario. Persona que se transporta utilizando el servicio aéreo comercial de transporte público de pasajeros.	Usuario. Persona que se transporta utilizando el servicio aéreo comercial de transporte público de pasajeros.	
Artículo 4. Obligaciones del transportador. Respecto del equipaje, el transportador tiene la obligación de: a. Informar, de manera clara y explícita el valor final del pasaje aéreo, durante el proceso de compra, y de manera previa a efectuar el pago, indicando en el sistema métrico nacional el tamaño y peso máximo del equipaje que se permite transportar, incluyendo las condiciones de admisión y costo del transporte del equipaje sobredimensionado. b. Permitir al usuario transportar consigo	Artículo 4. Obligaciones del transportador. Respecto del equipaje, el transportador tiene la obligación de: a. Informar, de manera clara y explícita el valor final del pasaje aéreo, durante el proceso de compra, y de manera previa a efectuar el pago, indicando en el sistema métrico nacional el tamaño y peso máximo del equipaje que se permite transportar, incluyendo las condiciones de admisión y costo del transporte del equipaje sobredimensionado. b. En <u>vuelos nacionales</u> , permitir	Se elimina el literal b completamente por lo que se modifican los literales del artículo. Se modifica el inciso 3 del literal e así: " Para determinar el valor de la indemnización el transportador aplicará lo dispuesto en el artículo 1596 del código de comercio en las 24 horas siguientes al recibo del equipaje por el usuario." Se modifica el inciso 2 del literal f así:

el equipaje no facturado sin costo adicional. c. Entregar una etiqueta física y digital que identifique el equipaje facturado por el usuario. d. Recibir el equipaje facturado, transportarlo en condiciones adecuadas y entregarlo en el mismo estado en que lo recibió del usuario. Se presume que el equipaje fue entregado en buenas condiciones, salvo constancia que se deje en contrario al momento del recibo y que sea informada al usuario por escrito. e. Establecer un sistema de atención al usuario por medio del cual se puedan interponer las quejas por los daños o pérdidas que sufra el equipaje, y hacer seguimiento al trámite y responderlas.	al usuario transportar consigo el equipaje no facturado sin costo adicional. c. Entregar una etiqueta física y digital que identifique el equipaje facturado por el usuario. d. Recibir el equipaje facturado, transportarlo en condiciones adecuadas y entregarlo en el mismo estado en que lo recibió del usuario. Se presume que el equipaje fue entregado en buenas condiciones, salvo constancia que se deje en contrario al momento del recibo y que sea informada al usuario por escrito. e. Establecer un sistema de atención al usuario por medio del cual se puedan interponer las quejas por los daños o pérdidas que sufra el equipaje, y hacer seguimiento al trámite y responderlas.	El pago de que trata este literal corresponderá a una suma mínima equivalente el 20% del valor del trayecto por cada día de retraso, cuando la demora del equipaje fuere superior a ocho (8) horas. El pago de cada día de retraso deberá hacerse por el medio que el usuario disponga, tan pronto se evidencie que el equipaje aún no le ha sido entregado.
---	--	---

f. Indemnizar integralmente al usuario en caso de pérdida definitiva, extracción del contenido, saqueo, destrucción, o avería del equipaje. La determinación del valor de la indemnización integral deberá hacerse de conformidad con lo que pruebe para el efecto el usuario, dentro de los ocho (8) días siguientes a la presentación de la queja. En caso de desacuerdo, el usuario podrá solicitar la modificación del valor de la indemnización dentro de los tres (3) días siguientes al recibo de la información por parte del transportador. Si no hay manifestación en contra de lo determinado por el transportador o una vez haya acuerdo entre el usuario y el transportador, el transportador deberá pagar la suma determinada	f. Indemnizar integralmente al usuario en caso de pérdida definitiva, extracción del contenido, saqueo, destrucción, o avería del equipaje. La determinación del valor de la indemnización integral deberá hacerse de conformidad con lo que pruebe para el efecto el usuario, dentro de los ocho (8) días siguientes a la presentación de la queja. En caso de desacuerdo, el usuario podrá solicitar la modificación del valor de la indemnización dentro de los tres (3) días siguientes al recibo de la información por parte del transportador. Si no hay manifestación en contra de lo determinado por el transportador o una vez haya acuerdo entre el usuario y el transportador, el transportador deberá pagar la	
---	--	--

dentro de los cinco (5) días siguientes a dicha determinación. Mientras se determina el valor final de la indemnización, el transportador pagará una suma equivalente a dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes en las veinticuatro (24) horas siguientes al recibo del equipaje por el usuario. g. Compensar al usuario en caso de demora en la entrega del equipaje por un valor que por lo menos cubra el costo de los gastos mínimos que deba sufragar por cuenta de la demora, incluyendo no solo los elementos básicos de aseo personal sino la adquisición de los bienes que se encontraban en el equipaje y cuya utilización requiera el usuario en el destino respectivo. El pago de que trata este literal corresponderá a	suma determinada dentro de los cinco (5) días siguientes a dicha determinación. Mientras se determina el valor final de la indemnización, el transportador pagará una suma equivalente a dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes en las veinticuatro (24) horas siguientes al recibo del equipaje por el usuario. <u>Para determinar el valor de la indemnización el transportador aplicará lo dispuesto en el artículo 1596 del código de comercio en las 24 horas siguientes al recibo del equipaje por el usuario.</u> g. Compensar al usuario en caso de demora en la entrega del equipaje por un valor que por lo menos cubra el costo de los gastos mínimos que deba sufragar por cuenta	
--	---	--

una suma mínima equivalente el 20% del valor del trayecto por cada día de retraso, cuando la demora del equipaje fuere superior a ocho (8) horas. El pago de cada día de retraso deberá hacerse por el medio que el usuario disponga, tan pronto se evidencie que el equipaje aún no le ha sido entregado. h. Entregar el equipaje demorado o extraviado en el destino que establezca al usuario. En caso de que este opte por retirarlo en el aeropuerto, el transportador le pagará el costo de los traslados que este deba realizar para reclamar el equipaje en caso de demora en su entrega. i. Informar los costos de transporte de equipaje sobredimensionado en los medios que utilice para la venta de pasajes.	de la demora, incluyendo no solo los elementos básicos de aseo personal sino la adquisición de los bienes que se encontraban en el equipaje y cuya utilización requiera el usuario en el destino respectivo. El pago de que trata este literal corresponderá a una suma mínima equivalente el 20% del valor del trayecto por cada día de retraso, cuando la demora del equipaje fuere superior a ocho (8) horas. El pago de cada día de retraso deberá hacerse por el medio que el usuario disponga, tan pronto se evidencie que el equipaje aún no le ha sido entregado. h. Entregar el equipaje demorado o extraviado en el destino que establezca al usuario. En caso de que este opte por retirarlo en el aeropuerto, el transportador le	
---	--	--

j. Mantener las condiciones de costos de transporte del equipaje no facturado establecidas a la fecha de compra del pasaje respectivo. No se podrá exigir al usuario el pago de valores adicionales por cuenta de cambios en los costos que sobrevengan con posterioridad a la fecha de compra del pasaje.			pagará el costo de los traslados que este deba realizar para reclamar el equipaje en caso de demora en su entrega. i. Informar los costos de transporte de equipaje sobredimensionado en los medios que utilice para la venta de pasajes. j. Mantener las condiciones de costos de transporte del equipaje no facturado establecidas a la fecha de compra del pasaje respectivo. No se podrá exigir al usuario el pago de valores adicionales por cuenta de cambios en los costos que sobrevengan con posterioridad a la fecha de compra del pasaje.			SIN COMENTARIOS		
Artículo 5. Derechos del usuario. Respecto del equipaje, el usuario tiene derecho a: a. Recibir información clara y explícita sobre las condiciones que			Artículo 5. Derechos del usuario. Respecto del equipaje, el usuario tiene derecho a: g. Recibir información clara y explícita sobre las condiciones que			SIN COMENTARIOS		

incluso si este es diferente del destino donde inicialmente debía entregarse, de haber llegado al tiempo con el usuario. e. Interponer las quejas a que haya lugar por el incumplimiento de las obligaciones del transportador respecto del equipaje. f. Recibir las indemnizaciones, compensaciones y pagos establecidos en esta Ley y en los reglamentos de la actividad del transporte aéreo.			incluso si este es diferente del destino donde inicialmente debía entregarse, de haber llegado al tiempo con el usuario. k. Interponer las quejas a que haya lugar por el incumplimiento de las obligaciones del transportador respecto del equipaje. l. Recibir las indemnizaciones, compensaciones y pagos establecidos en esta Ley y en los reglamentos de la actividad del transporte aéreo.			SIN COMENTARIOS		
Artículo 6. Deberes del usuario. Respecto del equipaje, el usuario deberá: a. Recibir el equipaje facturado cuando sea entregado por el transportador. b. Cumplir con la reglamentación vigente a la fecha de viaje respecto del tamaño, peso y contenido del equipaje, absteniéndose de transportar elementos que sean			Artículo 6. Deberes del usuario. Respecto del equipaje, el usuario deberá: g. Recibir el equipaje facturado cuando sea entregado por el transportador. h. Cumplir con la reglamentación vigente a la fecha de viaje respecto del tamaño, peso y contenido del equipaje, absteniéndose de transportar elementos que sean			SIN COMENTARIOS		

debe cumplir el equipaje a transportar. b. Transportar consigo el equipaje no facturado, bajo las condiciones que el transportador le informe antes de efectuar la compra, respecto de dimensiones y contenido, sin pagar cargos adicionales por el transporte de este tipo de equipaje. c. Recibir una etiqueta física y digital que identifique el equipaje facturado entregado al transportador. d. Recibir el equipaje en las mismas condiciones que lo entregó al transportador en el destino que haya sido acordado inicialmente. En caso de demora o extravío del equipaje, el usuario podrá solicitar al transportador la entrega del equipaje en el destino en que se encuentre para la fecha en que lo pueda recibir,			debe cumplir el equipaje a transportar. h. Transportar consigo el equipaje no facturado, bajo las condiciones que el transportador le informe antes de efectuar la compra, respecto de dimensiones y contenido, sin pagar cargos adicionales por el transporte de este tipo de equipaje. i. Recibir una etiqueta física y digital que identifique el equipaje facturado entregado al transportador. j. Recibir el equipaje en las mismas condiciones que lo entregó al transportador en el destino que haya sido acordado inicialmente. En caso de demora o extravío del equipaje, el usuario podrá solicitar al transportador la entrega del equipaje en el destino en que se encuentre para la fecha en que lo pueda recibir,			SIN COMENTARIOS		
--	--	--	--	--	--	----------------------------	--	--

considerados peligrosos o que puedan causar perturbación a los demás usuarios del vuelo. c. Extraer del equipaje los elementos que pretenda transportar y que sean considerados peligrosos. En caso de no cumplir con este deber, perderá el derecho a transportar el equipaje en el que se encuentren dichos elementos. d. Informar al transportador sobre la destrucción, daños, saqueo o pérdidas que haya sufrido el equipaje facturado durante el transporte, tan pronto note estas situaciones o, a más tardar en un plazo de siete (7) días a partir de la fecha de recibo del equipaje. e. Informar al transportador sobre el no recibo del equipaje facturado por el medio que este disponga dentro de las veinte (20) horas siguientes a la hora de llegada			considerados peligrosos o que puedan causar perturbación a los demás usuarios del vuelo. i. Extraer del equipaje los elementos que pretenda transportar y que sean considerados peligrosos. En caso de no cumplir con este deber, perderá el derecho a transportar el equipaje en el que se encuentren dichos elementos. j. Informar al transportador sobre la destrucción, daños, saqueo o pérdidas que haya sufrido el equipaje facturado durante el transporte, tan pronto note estas situaciones o, a más tardar en un plazo de siete (7) días a partir de la fecha de recibo del equipaje. k. Informar al transportador sobre el no recibo del equipaje facturado por el medio que este disponga dentro de las veinte (20) horas siguientes a la hora de llegada			SIN COMENTARIOS		
---	--	--	---	--	--	----------------------------	--	--

<table><tr><td>al destino respectivo.</td><td>al destino respectivo.</td><td></td></tr><tr><td>f. Informar al transportador el lugar donde puede recibir el equipaje demorado o extraviado.</td><td>l. Informar al transportador el lugar donde puede recibir el equipaje demorado o extraviado.</td><td></td></tr><tr><td>Artículo 7. Procedimiento en caso de equipaje no reclamado. Transcurrido un (1) mes desde la fecha de llegada del equipaje al destino respectivo, o al lugar acordado con el usuario en caso de demora, sin que el usuario o su representante lo haya retirado, el transportador lo requerirá para que acuda a recibirlo.</td><td>Artículo 7. Procedimiento en caso de equipaje no reclamado. Transcurrido un (1) mes desde la fecha de llegada del equipaje al destino respectivo, o al lugar acordado con el usuario en caso de demora, sin que el usuario o su representante lo haya retirado, el transportador lo requerirá para que acuda a recibirlo.</td><td>SIN COMENTARIOS</td></tr><tr><td>Si el usuario no retira el equipaje dentro de los tres (3) meses siguientes al requerimiento efectuado por el transportador, este podrá disponer del equipaje en los términos establecidos en los reglamentos y el contrato de transporte.</td><td>Si el usuario no retira el equipaje dentro de los tres (3) meses siguientes al requerimiento efectuado por el transportador, este podrá disponer del equipaje en los términos establecidos en los reglamentos y el contrato de transporte.</td><td></td></tr><tr><td>Artículo 8. Dimensiones del equipaje no facturado. Las dimensiones del equipaje no facturado serán las establecidas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) y serán publicadas en los mismos medios por los cuales se realicen las transacciones</td><td>Artículo 8. Dimensiones del equipaje no facturado. Las dimensiones del equipaje no facturado serán las establecidas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) y serán publicadas en los mismos medios por los cuales se realicen las transacciones</td><td>SIN COMENTARIOS</td></tr></table>	al destino respectivo.	al destino respectivo.		f. Informar al transportador el lugar donde puede recibir el equipaje demorado o extraviado.	l. Informar al transportador el lugar donde puede recibir el equipaje demorado o extraviado.		Artículo 7. Procedimiento en caso de equipaje no reclamado. Transcurrido un (1) mes desde la fecha de llegada del equipaje al destino respectivo, o al lugar acordado con el usuario en caso de demora, sin que el usuario o su representante lo haya retirado, el transportador lo requerirá para que acuda a recibirlo.	Artículo 7. Procedimiento en caso de equipaje no reclamado. Transcurrido un (1) mes desde la fecha de llegada del equipaje al destino respectivo, o al lugar acordado con el usuario en caso de demora, sin que el usuario o su representante lo haya retirado, el transportador lo requerirá para que acuda a recibirlo.	SIN COMENTARIOS	Si el usuario no retira el equipaje dentro de los tres (3) meses siguientes al requerimiento efectuado por el transportador, este podrá disponer del equipaje en los términos establecidos en los reglamentos y el contrato de transporte.	Si el usuario no retira el equipaje dentro de los tres (3) meses siguientes al requerimiento efectuado por el transportador, este podrá disponer del equipaje en los términos establecidos en los reglamentos y el contrato de transporte.		Artículo 8. Dimensiones del equipaje no facturado. Las dimensiones del equipaje no facturado serán las establecidas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) y serán publicadas en los mismos medios por los cuales se realicen las transacciones	Artículo 8. Dimensiones del equipaje no facturado. Las dimensiones del equipaje no facturado serán las establecidas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) y serán publicadas en los mismos medios por los cuales se realicen las transacciones	SIN COMENTARIOS	<table><tr><td>de venta de pasajes por parte de los transportadores. El tamaño de la maleta de cabina deberá soportar al menos 10 kilogramos de peso.</td><td>de venta de pasajes por parte de los transportadores. El tamaño de la maleta de cabina deberá soportar al menos 10 kilogramos de peso.</td><td></td></tr><tr><td>Parágrafo. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) tiene un plazo de seis (6) meses, contados a partir de la entrada en vigencia de esta Ley, para reglamentar lo dispuesto en este artículo.</td><td>Parágrafo. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) tiene un plazo de seis (6) meses, contados a partir de la entrada en vigencia de esta Ley, para reglamentar lo dispuesto en este artículo.</td><td></td></tr><tr><td>Artículo 9. Equipaje sobredimensionado. El usuario deberá pagar al transportador la suma que este haya dispuesto por el transporte de equipaje que exceda o no cumpla con las condiciones de tamaño y peso previamente informadas por el transportador.</td><td>Artículo 9. Equipaje sobredimensionado. El usuario deberá pagar al transportador la suma que este haya dispuesto por el transporte de equipaje que exceda o no cumpla con las condiciones de tamaño y peso previamente informadas por el transportador.</td><td>SIN COMENTARIOS</td></tr><tr><td>Artículo 10. Cláusulas contrarias a la ley. Serán nulas de pleno derecho las cláusulas incluidas en el contrato de transporte que pretendan modificar lo dispuesto en esta Ley en desmedro del usuario.</td><td>Artículo 10. Cláusulas contrarias a la ley. Serán nulas de pleno derecho las cláusulas incluidas en el contrato de transporte que pretendan modificar lo dispuesto en esta Ley en desmedro del usuario.</td><td>SIN COMENTARIOS</td></tr><tr><td>Artículo 11. Régimen sancionatorio. El incumplimiento de cualquiera de las disposiciones previstas en esta Ley por parte de las empresas de servicios aéreos comerciales de</td><td>Artículo 11. Régimen sancionatorio. El incumplimiento de cualquiera de las disposiciones previstas en esta Ley por parte de las empresas de servicios aéreos comerciales de</td><td>SIN COMENTARIOS</td></tr></table>	de venta de pasajes por parte de los transportadores. El tamaño de la maleta de cabina deberá soportar al menos 10 kilogramos de peso.	de venta de pasajes por parte de los transportadores. El tamaño de la maleta de cabina deberá soportar al menos 10 kilogramos de peso.		Parágrafo. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) tiene un plazo de seis (6) meses, contados a partir de la entrada en vigencia de esta Ley, para reglamentar lo dispuesto en este artículo.	Parágrafo. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) tiene un plazo de seis (6) meses, contados a partir de la entrada en vigencia de esta Ley, para reglamentar lo dispuesto en este artículo.		Artículo 9. Equipaje sobredimensionado. El usuario deberá pagar al transportador la suma que este haya dispuesto por el transporte de equipaje que exceda o no cumpla con las condiciones de tamaño y peso previamente informadas por el transportador.	Artículo 9. Equipaje sobredimensionado. El usuario deberá pagar al transportador la suma que este haya dispuesto por el transporte de equipaje que exceda o no cumpla con las condiciones de tamaño y peso previamente informadas por el transportador.	SIN COMENTARIOS	Artículo 10. Cláusulas contrarias a la ley. Serán nulas de pleno derecho las cláusulas incluidas en el contrato de transporte que pretendan modificar lo dispuesto en esta Ley en desmedro del usuario.	Artículo 10. Cláusulas contrarias a la ley. Serán nulas de pleno derecho las cláusulas incluidas en el contrato de transporte que pretendan modificar lo dispuesto en esta Ley en desmedro del usuario.	SIN COMENTARIOS	Artículo 11. Régimen sancionatorio. El incumplimiento de cualquiera de las disposiciones previstas en esta Ley por parte de las empresas de servicios aéreos comerciales de	Artículo 11. Régimen sancionatorio. El incumplimiento de cualquiera de las disposiciones previstas en esta Ley por parte de las empresas de servicios aéreos comerciales de	SIN COMENTARIOS
al destino respectivo.	al destino respectivo.																														
f. Informar al transportador el lugar donde puede recibir el equipaje demorado o extraviado.	l. Informar al transportador el lugar donde puede recibir el equipaje demorado o extraviado.																														
Artículo 7. Procedimiento en caso de equipaje no reclamado. Transcurrido un (1) mes desde la fecha de llegada del equipaje al destino respectivo, o al lugar acordado con el usuario en caso de demora, sin que el usuario o su representante lo haya retirado, el transportador lo requerirá para que acuda a recibirlo.	Artículo 7. Procedimiento en caso de equipaje no reclamado. Transcurrido un (1) mes desde la fecha de llegada del equipaje al destino respectivo, o al lugar acordado con el usuario en caso de demora, sin que el usuario o su representante lo haya retirado, el transportador lo requerirá para que acuda a recibirlo.	SIN COMENTARIOS																													
Si el usuario no retira el equipaje dentro de los tres (3) meses siguientes al requerimiento efectuado por el transportador, este podrá disponer del equipaje en los términos establecidos en los reglamentos y el contrato de transporte.	Si el usuario no retira el equipaje dentro de los tres (3) meses siguientes al requerimiento efectuado por el transportador, este podrá disponer del equipaje en los términos establecidos en los reglamentos y el contrato de transporte.																														
Artículo 8. Dimensiones del equipaje no facturado. Las dimensiones del equipaje no facturado serán las establecidas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) y serán publicadas en los mismos medios por los cuales se realicen las transacciones	Artículo 8. Dimensiones del equipaje no facturado. Las dimensiones del equipaje no facturado serán las establecidas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) y serán publicadas en los mismos medios por los cuales se realicen las transacciones	SIN COMENTARIOS																													
de venta de pasajes por parte de los transportadores. El tamaño de la maleta de cabina deberá soportar al menos 10 kilogramos de peso.	de venta de pasajes por parte de los transportadores. El tamaño de la maleta de cabina deberá soportar al menos 10 kilogramos de peso.																														
Parágrafo. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) tiene un plazo de seis (6) meses, contados a partir de la entrada en vigencia de esta Ley, para reglamentar lo dispuesto en este artículo.	Parágrafo. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) tiene un plazo de seis (6) meses, contados a partir de la entrada en vigencia de esta Ley, para reglamentar lo dispuesto en este artículo.																														
Artículo 9. Equipaje sobredimensionado. El usuario deberá pagar al transportador la suma que este haya dispuesto por el transporte de equipaje que exceda o no cumpla con las condiciones de tamaño y peso previamente informadas por el transportador.	Artículo 9. Equipaje sobredimensionado. El usuario deberá pagar al transportador la suma que este haya dispuesto por el transporte de equipaje que exceda o no cumpla con las condiciones de tamaño y peso previamente informadas por el transportador.	SIN COMENTARIOS																													
Artículo 10. Cláusulas contrarias a la ley. Serán nulas de pleno derecho las cláusulas incluidas en el contrato de transporte que pretendan modificar lo dispuesto en esta Ley en desmedro del usuario.	Artículo 10. Cláusulas contrarias a la ley. Serán nulas de pleno derecho las cláusulas incluidas en el contrato de transporte que pretendan modificar lo dispuesto en esta Ley en desmedro del usuario.	SIN COMENTARIOS																													
Artículo 11. Régimen sancionatorio. El incumplimiento de cualquiera de las disposiciones previstas en esta Ley por parte de las empresas de servicios aéreos comerciales de	Artículo 11. Régimen sancionatorio. El incumplimiento de cualquiera de las disposiciones previstas en esta Ley por parte de las empresas de servicios aéreos comerciales de	SIN COMENTARIOS																													
<table><tr><td>transporte de pasajeros, sus agentes o intermediarios, será objeto de sanciones que serán impuestas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil).</td><td>transporte de pasajeros, sus agentes o intermediarios, será objeto de sanciones que serán impuestas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil).</td><td></td></tr><tr><td>Artículo 12. Datos abiertos. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) publicará en su sitio web la información estadística mensual sobre las quejas presentadas por los usuarios del servicio de transporte aéreo y sobre las compensaciones y otros pagos al usuario que efectúen las transportadoras.</td><td>Artículo 12. Datos abiertos. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) publicará en su sitio web la información estadística mensual sobre las quejas presentadas por los usuarios del servicio de transporte aéreo y sobre las compensaciones y otros pagos al usuario que efectúen las transportadoras.</td><td>SIN COMENTARIOS</td></tr><tr><td>Artículo 13. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su publicación en el Diario Oficial.</td><td>Artículo 13. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su publicación en el Diario Oficial.</td><td>SIN COMENTARIOS</td></tr></table>	transporte de pasajeros, sus agentes o intermediarios, será objeto de sanciones que serán impuestas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil).	transporte de pasajeros, sus agentes o intermediarios, será objeto de sanciones que serán impuestas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil).		Artículo 12. Datos abiertos. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) publicará en su sitio web la información estadística mensual sobre las quejas presentadas por los usuarios del servicio de transporte aéreo y sobre las compensaciones y otros pagos al usuario que efectúen las transportadoras.	Artículo 12. Datos abiertos. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) publicará en su sitio web la información estadística mensual sobre las quejas presentadas por los usuarios del servicio de transporte aéreo y sobre las compensaciones y otros pagos al usuario que efectúen las transportadoras.	SIN COMENTARIOS	Artículo 13. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su publicación en el Diario Oficial.	Artículo 13. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su publicación en el Diario Oficial.	SIN COMENTARIOS	Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista. a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado. b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión. c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil. (...)” 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”. Así las cosas, en virtud del artículo 286 de la Ley 5 de 1992 y del artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, este proyecto de ley reúne las condiciones de los literales a y b, circunstancias en las cuales es inexistente el conflicto de interés por parte de los Congresistas que participan en la discusión y votación de los proyectos de ley, al ser esta, una iniciativa que no genera un beneficio particular, actual y directo a su																					
transporte de pasajeros, sus agentes o intermediarios, será objeto de sanciones que serán impuestas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil).	transporte de pasajeros, sus agentes o intermediarios, será objeto de sanciones que serán impuestas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil).																														
Artículo 12. Datos abiertos. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) publicará en su sitio web la información estadística mensual sobre las quejas presentadas por los usuarios del servicio de transporte aéreo y sobre las compensaciones y otros pagos al usuario que efectúen las transportadoras.	Artículo 12. Datos abiertos. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) publicará en su sitio web la información estadística mensual sobre las quejas presentadas por los usuarios del servicio de transporte aéreo y sobre las compensaciones y otros pagos al usuario que efectúen las transportadoras.	SIN COMENTARIOS																													
Artículo 13. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su publicación en el Diario Oficial.	Artículo 13. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su publicación en el Diario Oficial.	SIN COMENTARIOS																													
VII. CONFLICTO DE INTERESES Dando alcance a lo establecido en el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, “Por la cual se modifica parcialmente la Ley 5 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 5 de 1992, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, a cuyo tenor reza: “Artículo 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones.																															

favor, sino que su objeto se circunscribe a un tema de interés general que coincide y se fusiona con los intereses del electorado. VIII. IMPACTO FISCAL El cumplimiento de las metas y la ejecución de las medidas establecidas en el Proyecto de Ley se hará en el marco de las competencias constitucionales y legales de las entidades involucradas y en concordancia con las disponibilidades presupuestales, el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Marco de Gasto de Mediano Plazo. Por consiguiente, para continuar con el trámite legislativo, es pertinente tener a consideración la siguiente jurisprudencia de la Corte Constitucional: <i>"Las obligaciones previstas en el artículo 7º de la Ley 819/03 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último, en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica; empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que</i>	<i>genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. Así, si el Ejecutivo considera que las cámaras han efectuado un análisis de impacto fiscal erróneo, corresponde al citado Ministerio el deber de concurrir al procedimiento legislativo, en aras de ilustrar al Congreso sobre las consecuencias económicas del proyecto. El artículo 7º de la Ley 819 de 2003 no puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo afecte la validez constitucional del trámite respectivo".</i> Es relevante mencionar que la Corte Constitucional, en Sentencia C-911 de 2007, señala que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice, para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa. <i>"En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo".</i> Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. <i>Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda".</i>
IX. PROPOSICIÓN En virtud de las consideraciones anteriormente expuestas, solicito a los miembros de la Comisión Sexta del Senado de la República dar primer debate al Informe de ponencia POSITIVA al Proyecto de Ley 225 de 2025 Senado "Por la cual se regula el servicio aéreo comercial de transporte público de pasajeros respecto del equipaje." CON PLIEGO DE MODIFICACIONES. Atentamente,  JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL Senador de la República	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY 225 DE 2025 SENADO "POR LA CUAL SE REGULA EL SERVICIO AÉREO COMERCIAL DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS RESPECTO DEL EQUIPAJE." EL CONGRESO DE COLOMBIA DECRETA: Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto regular el servicio aéreo comercial de transporte público de pasajeros respecto del equipaje, con el fin de garantizar los derechos de los usuarios y establecer condiciones claras que permitan la toma de decisiones bien informadas. Artículo 2. Ámbito de aplicación. Lo dispuesto en esta Ley aplica para la prestación del servicio de transporte aéreo de pasajeros que tenga lugar desde el territorio colombiano, en rutas comerciales entre destinos nacionales y desde Colombia hacia el exterior. Artículo 3. Definiciones. Para efectos de la prestación del servicio aéreo comercial de transporte público de pasajeros, se tienen las siguientes definiciones: Equipaje. Todos los artículos de propiedad de los pasajeros o tripulantes que se llevan en la aeronave. Equipaje facturado. Artículos entregados al transportador para ser llevados en la bodega de la aeronave. Incluye el equipaje sobredimensionado. Equipaje no facturado. Equipaje de mano que puede transportar el pasajero en la cabina de la aeronave sin que implique costo adicional. El equipaje no facturado está compuesto por un artículo personal y una maleta tamaño cabina. Cuando las condiciones del servicio así lo requieran, la maleta tamaño cabina podrá transportarse en la bodega de la aeronave sin que ello cambie su categoría a equipaje facturado. Equipaje demorado o extraviado. Equipaje separado del vuelo en el que se transportan los pasajeros o de la tripulación. Equipaje no acompañado. Equipaje que se transporta como carga, ya sea en la misma o en otra aeronave en la que viaja la persona que lo registró como suyo. Equipaje de bodega. Equipaje que solo puede ser transportado en la bodega de la aeronave y cumple con las medidas y el peso máximos establecidos por la transportadora.

Equipaje sobredimensionado. Equipaje que supera las medidas y el peso permitidos para ser considerado como equipaje de bodega, pero que es admitido para su transporte como equipaje facturado. Equipaje no reclamado. Equipaje que se encuentre en un aeropuerto, con o sin etiqueta, y que ningún pasajero recoge ni reclama, o cuyo propietario no puede ser identificado. Transportador. Empresa que presta el servicio aéreo comercial de transporte público de pasajeros. Usuario. Persona que se transporta utilizando el servicio aéreo comercial de transporte público de pasajeros. Artículo 4. Obligaciones del transportador. Respecto del equipaje, el transportador tiene la obligación de: a. Informar, de manera clara y explícita el valor final del pasaje aéreo, durante el proceso de compra, y de manera previa a efectuar el pago, indicando en el sistema métrico nacional el tamaño y peso máximo del equipaje que se permite transportar, incluyendo las condiciones de admisión y costo del transporte del equipaje sobredimensionado. b. En vuelos nacionales, permitir al usuario transportar consigo el equipaje no facturado sin costo adicional. c. Entregar una etiqueta física y digital que identifique el equipaje facturado por el usuario. d. Recibir el equipaje facturado, transportarlo en condiciones adecuadas y entregarlo en el mismo estado en que lo recibió del usuario. Se presume que el equipaje fue entregado en buenas condiciones, salvo constancia que se deje en contrario al momento del recibo y que sea informada al usuario por escrito. e. Establecer un sistema de atención al usuario por medio del cual se puedan interponer las quejas por los daños o pérdidas que sufra el equipaje, y hacer seguimiento al trámite y responderlas. f. Indemnizar integralmente al usuario en caso de pérdida definitiva, extracción del contenido, saqueo, destrucción, o avería del equipaje. La determinación del valor de la indemnización integral deberá hacerse de conformidad con lo que pruebe para el efecto el usuario, dentro de los ocho (8) días siguientes a la presentación de la queja.	En caso de desacuerdo, el usuario podrá solicitar la modificación del valor de la indemnización dentro de los tres (3) días siguientes al recibo de la información por parte del transportador. Si no hay manifestación en contra de lo determinado por el transportador o una vez haya acuerdo entre el usuario y el transportador, el transportador deberá pagar la suma determinada dentro de los cinco (5) días siguientes a dicha determinación. Para determinar el valor de la indemnización el transportador aplicará lo dispuesto en el artículo 1596 del código de comercio en las 24 horas siguientes al recibo del equipaje por el usuario. g. Compensar al usuario en caso de demora en la entrega del equipaje por un valor que por lo menos cubra el costo de los gastos mínimos que deba sufragar por cuenta de la demora, incluyendo no solo los elementos básicos de aseo personal sino la adquisición de los bienes que se encontraban en el equipaje y cuya utilización requiera el usuario en el destino respectivo. El pago de que trata este literal corresponderá a una suma mínima equivalente el 20% del valor del trayecto por cada día de retraso, cuando la demora del equipaje fuere superior a veinticuatro (24) horas. El pago de cada día de retraso deberá hacerse por el medio que el usuario disponga, tan pronto se evidencie que el equipaje aún no le ha sido entregado. h. Entregar el equipaje demorado o extraviado en el destino que establezca al usuario. En caso de que este opte por retirarlo en el aeropuerto, el transportador le pagará el costo de los traslados que este deba realizar para reclamar el equipaje en caso de demora en su entrega. i. Informar los costos de transporte de equipaje sobredimensionado en los medios que utilice para la venta de pasajes. j. Mantener las condiciones de costos de transporte del equipaje no facturado establecidas a la fecha de compra del pasaje respectivo. No se podrá exigir al usuario el pago de valores adicionales por cuenta de cambios en los costos que sobrevengan con posterioridad a la fecha de compra del pasaje. Artículo 5. Derechos del usuario. Respecto del equipaje, el usuario tiene derecho a: a. Recibir información clara y explícita sobre las condiciones que debe cumplir el equipaje a transportar.
b. Transportar consigo el equipaje no facturado, bajo las condiciones que el transportador le informe antes de efectuar la compra, respecto de dimensiones y contenido, sin pagar cargos adicionales por el transporte de este tipo de equipaje. c. Recibir una etiqueta física y digital que identifique el equipaje facturado entregado al transportador. d. Recibir el equipaje en las mismas condiciones que lo entregó al transportador en el destino que haya sido acordado inicialmente. En caso de demora o extravío del equipaje, el usuario podrá solicitar al transportador la entrega del equipaje en el destino en que se encuentre para la fecha en que lo pueda recibir, incluso si este es diferente del destino donde inicialmente debía entregarse, de haber llegado al tiempo con el usuario. e. Interponer las quejas a que haya lugar por el incumplimiento de las obligaciones del transportador respecto del equipaje. f. Recibir las indemnizaciones, compensaciones y pagos establecidos en esta Ley y en los reglamentos de la actividad del transporte aéreo. Artículo 6. Deberes del usuario. Respecto del equipaje, el usuario deberá: a. Recibir el equipaje facturado cuando sea entregado por el transportador. b. Cumplir con la reglamentación vigente a la fecha de viaje respecto del tamaño, peso y contenido del equipaje, absteniéndose de transportar elementos que sean considerados peligrosos o que puedan causar perturbación a los demás usuarios del vuelo. c. Extraer del equipaje los elementos que pretenda transportar y que sean considerados peligrosos. En caso de no cumplir con este deber, perderá el derecho a transportar el equipaje en el que se encuentren dichos elementos. d. Informar al transportador sobre la destrucción, daños, saqueo o pérdidas que haya sufrido el equipaje facturado durante el transporte, tan pronto note estas situaciones o, a más tardar en un plazo de siete (7) días a partir de la fecha de recibo del equipaje.	e. Informar al transportador sobre el no recibo del equipaje facturado por el medio que este disponga dentro de las veinte (20) horas siguientes a la hora de llegada al destino respectivo. f. Informar al transportador el lugar donde puede recibir el equipaje demorado o extraviado. Artículo 7. Procedimiento en caso de equipaje no reclamado. Transcurrido un (1) mes desde la fecha de llegada del equipaje al destino respectivo, o al lugar acordado con el usuario en caso de demora, sin que el usuario o su representante lo haya retirado, el transportador lo requerirá para que acuda a recibirlo. Si el usuario no retira el equipaje dentro de los tres (3) meses siguientes al requerimiento efectuado por el transportador, este podrá disponer del equipaje en los términos establecidos en los reglamentos y el contrato de transporte. Artículo 8. Dimensiones del equipaje no facturado. Las dimensiones del equipaje no facturado serán las establecidas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) y serán publicadas en los mismos medios por los cuales se realicen las transacciones de venta de pasajes por parte de los transportadores. El tamaño de la maleta de cabina deberá soportar al menos 10 kilogramos de peso. Parágrafo. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) tiene un plazo de seis (6) meses, contados a partir de la entrada en vigencia de esta Ley, para reglamentar lo dispuesto en este artículo. Artículo 9. Equipaje sobredimensionado. El usuario deberá pagar al transportador la suma que este haya dispuesto por el transporte de equipaje que exceda o no cumpla con las condiciones de tamaño y peso previamente informadas por el transportador. Artículo 10. Cláusulas contrarias a la ley. Serán nulas de pleno derecho las cláusulas incluidas en el contrato de transporte que pretendan modificar lo dispuesto en esta Ley en desmedro del usuario. Artículo 11. Régimen sancionatorio. El incumplimiento de cualquiera de las disposiciones previstas en esta Ley por parte de las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte de pasajeros, sus agentes o intermediarios, será objeto de sanciones que serán impuestas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil).

Artículo 12. Datos abiertos. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) publicará en su sitio web la información estadística mensual sobre las quejas presentadas por los usuarios del servicio de transporte aéreo y sobre las compensaciones y otros pagos al usuario que efectúen las transportadoras. Artículo 13. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su publicación en el Diario Oficial.	CONTENIDO Gaceta número 2081 - martes, 4 de noviembre de 2025 SENADO DE LA REPÚBLICA PONENCIAS <table><thead><tr><th></th><th>Págs.</th></tr></thead><tbody><tr><td>Informe de ponencia positiva para primer debate y texto propuesto al Proyecto de Ley número 132 de 2025 Senado, 298 de 2024 Cámara, por medio de la cual se declara Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación a las prácticas culturales inmateriales, artísticas y artesanales en el marco de la celebración de la Semana Santa en los territorios del Caribe colombiano; Santa Cruz de Mompox y Cartagena de Indias (Bolívar), Santiago de Tolú (Sucre), Ciénaga de Oro (Córdoba), Sabana Larga y Santo Tomás (Atlántico), y se dictan otras disposiciones.....</td><td>1</td></tr><tr><td>Informe de ponencia positiva para primer debate y texto propuesto al Proyecto de Ley número 149 de 2025 Senado, 116 de 2024 Cámara, por medio de la cual se exalta al municipio de La Macarena, departamento del Meta, como Patrimonio Turístico y Cultural y se dictan otras disposiciones.</td><td>5</td></tr><tr><td>Informe de ponencia positiva para primer debate , pliego de modificaciones y texto propuesto del Proyecto de Ley número 225 de 2025 Senado, por la cual se regula el servicio aéreo comercial de transporte público de pasajeros respecto del equipaje.</td><td>8</td></tr></tbody></table> IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2025		Págs.	Informe de ponencia positiva para primer debate y texto propuesto al Proyecto de Ley número 132 de 2025 Senado, 298 de 2024 Cámara, por medio de la cual se declara Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación a las prácticas culturales inmateriales, artísticas y artesanales en el marco de la celebración de la Semana Santa en los territorios del Caribe colombiano; Santa Cruz de Mompox y Cartagena de Indias (Bolívar), Santiago de Tolú (Sucre), Ciénaga de Oro (Córdoba), Sabana Larga y Santo Tomás (Atlántico), y se dictan otras disposiciones.....	1	Informe de ponencia positiva para primer debate y texto propuesto al Proyecto de Ley número 149 de 2025 Senado, 116 de 2024 Cámara, por medio de la cual se exalta al municipio de La Macarena, departamento del Meta, como Patrimonio Turístico y Cultural y se dictan otras disposiciones.	5	Informe de ponencia positiva para primer debate , pliego de modificaciones y texto propuesto del Proyecto de Ley número 225 de 2025 Senado, por la cual se regula el servicio aéreo comercial de transporte público de pasajeros respecto del equipaje.	8
	Págs.								
Informe de ponencia positiva para primer debate y texto propuesto al Proyecto de Ley número 132 de 2025 Senado, 298 de 2024 Cámara, por medio de la cual se declara Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación a las prácticas culturales inmateriales, artísticas y artesanales en el marco de la celebración de la Semana Santa en los territorios del Caribe colombiano; Santa Cruz de Mompox y Cartagena de Indias (Bolívar), Santiago de Tolú (Sucre), Ciénaga de Oro (Córdoba), Sabana Larga y Santo Tomás (Atlántico), y se dictan otras disposiciones.....	1								
Informe de ponencia positiva para primer debate y texto propuesto al Proyecto de Ley número 149 de 2025 Senado, 116 de 2024 Cámara, por medio de la cual se exalta al municipio de La Macarena, departamento del Meta, como Patrimonio Turístico y Cultural y se dictan otras disposiciones.	5								
Informe de ponencia positiva para primer debate , pliego de modificaciones y texto propuesto del Proyecto de Ley número 225 de 2025 Senado, por la cual se regula el servicio aéreo comercial de transporte público de pasajeros respecto del equipaje.	8								