

Perspectiva jurídica de la seguridad para no abogados

Legislación para la seguridad integral



Autor:
David López Cortes

*Perspectiva jurídica
de la seguridad
para no abogados*

Legislación para la seguridad integral

Perspectiva jurídica de la seguridad para no abogados

Legislación para la seguridad integral

David López Cortes
Autor



Escuela de Postgrados de la FAC
Maestría en Dirección y Gestión de la Seguridad Integral
Grupo de investigación en Seguridad Integral, Inteligencia y Ciberdefensa - GISIC

**Catalogación en la Publicación
Escuela de Postgrados de la FAC**

Catalogación en la publicación – Escuela de Postgrados FAC

Perspectiva jurídica de la seguridad para no abogados: legislación de la seguridad integral / David López Cortes -- Bogotá, Colombia: Escuela de Postgrados FAC, 2023

267 páginas: ilustraciones, 24cm

ISBN 978-958-52456-6-2

E-ISBN 978-958-52456-7-9

(Ciencia y Poder Aéreo)

1. Aeronáutica – Legislación 2. Educación – Legislación – Colombia. i. López Cortes, David, (autor) ii. Colombia. Escuela de Postgrados FAC.

KHH351. L67 2023

Registro Catalográfico SIBFuP 991276115507231



Archivo descargable en formato MARC en: <https://tinyurl.com/mr3kr28v>

Libro de investigación evaluado por pares
Primera edición: Bogotá D.C. Colombia, octubre del 2023
Colección Ciencia y Poder Aéreo N.º 22

ISBN: 978-958-52456-6-2
E- ISBN: 978-958-52456-7-9
DOI: <https://doi.org/10.18667/9789585245679>

Escuela de Postgrados de la FAC

Director EPFAC

CR. Luis Fernando Giraldo Escobar

Subdirector y Jefe de Estado Mayor

TC. Alejo Enrique Del Río Baena

Comandante Grupo Académico

TC. María Paula Mancera Perilla

Jefe Maestría en Dirección y Gestión de la Seguridad Integral

MY. Raúl Orlando Antolinez Díaz

Comandante Escuadrón Investigación

MY. Germán Wedge Rodríguez Pirateque, Ph.D. Eng.

Equipo Editorial

Editor

MY. Germán Wedge Rodríguez Pirateque, Ph.D. Eng.

Coordinadora editorial

María Carolina Suárez Sandoval

Asistente editorial

Jenny Marcela Rodríguez Rojas

Corrección de estilo

María Carolina Ochoa

Diseño y diagramación

Angélica Ramos Vargas

Diseño de portada

Aldemar Zambrano Torres

Autor

David López Cortes

Impresión: EF. BUSINESS OUTSOURCING SAS

Impreso y hecho en Colombia.

© 2023, Escuela de Postgrados de la FAC
Cra. 11 n.º 102-50 Edificio ESDEGUE, Escuadrón de Investigación
Oficina 411. A.A.110111. Bogotá D.C., Colombia
Conmutador: (601) 2134698 Ext. 72500 - 72625

www.libros.publicacionesfac.com

Contenido

Prólogo	13
Introducción	17
Capítulo 1. Una aproximación a la seguridad	21
Capítulo 2. La seguridad privada en Colombia	35
Capítulo 3. Diferentes normas que regulan la vigilancia y seguridad privada en Colombia: cuestionario de preguntas reflexivas	63
Capítulo 4. La seguridad integral y la Ley de Seguridad Ciudadana	85
Capítulo 5. La seguridad integral y su relación con la seguridad en instalaciones	119
Capítulo 6. Relación de la seguridad integral con delitos que pueden dañar la imagen reputacional de las empresas de vigilancia y seguridad privada	131
Capítulo 7. Legislación laboral y su relación con la seguridad integral	143
Capítulo 8. Legislación para la protección de infraestructuras críticas y la seguridad integral	173

Capítulo 9. Aeronaves remotamente tripuladas: marco normativo y su relación con la seguridad integral	185
Capítulo 10. La seguridad integral y el derecho aéreo	211
Referencias	261

Lista de tablas y figuras

Tablas

Tabla 1. Normas que modifican y adicionan la Ley 2197 de 2022	93
Tabla 2. Comparación entre el contrato de trabajo y el de prestación de servicios	153

Figuras

Figura 1. Ley de Seguridad Ciudadana, Ley 1453 de 2011	90
Figura 2. Elementos conceptuales en la finalidad del derecho penal	97
Figura 3. Participantes en el proceso penal.	98
Figura 4. Desarrollo normativo de la ciberseguridad en Colombia, 1999-2022	103
Figura 5. Objeto de la Ley de Hábeas Data	109
Figura 6. Objeto de la Ley 1581 de 2012	111
Figura 7. Estructura general Ley 1621 de 2013, Ley de Inteligencia y Contrainteligencia	114
Figura 8. Condiciones generales del protocolo de vigilancia y seguridad privada en sector residencial	125
Figura 9. Protocolos de vigilancia y seguridad privada en vigilancia electrónica	127
Figura 10. Etapas del lavado de activos y la financiación del terrorismo	139
Figura 11. Esquema de contrato de prestación de servicios para vigilancia y seguridad privada	152
Figura 12. Relación de las características del contrato de trabajo	157
Figura 13. Requisitos para operación de drones en Colombia	199
Figura 14. Relación del derecho aeronáutico con otras ramas del derecho	226
Figura 15. Organismos rectores de la aviación a nivel nacional e internacional	230
Figura 16. Organización de la Aviación de Estado	237

CÓMO CITAR

López Cortes, D. (2023). *Perspectiva jurídica de la seguridad para no abogados: Legislación de la seguridad integral*. Escuela de Postgrados de la FAC.

Colección Ciencia y Poder Aéreo N.º 22

**PERSPECTIVA JURÍDICA DE LA
SEGURIDAD PARA NO ABOGADOS:
LEGISLACIÓN DE LA SEGURIDAD INTEGRAL**

ISBN: 978-958-52456-6-2

E- ISBN: 978-958-52456-7-9

<https://doi.org/10.18667/9789585245679>

Bogotá, Colombia

Octubre, 2023

Prólogo

Debemos iniciar por aplaudir el esfuerzo de la publicación en dotar de herramientas jurídicas a los profesionales no abogados, a fin de que, en su ejercicio profesional y su vida cotidiana en el gremio, la industria y la profesión de la seguridad en Colombia, se alineen con los preceptos de legalidad, justicia y orden. Cada uno de los capítulos propende el acercamiento a las nociones, tanto básicas como complejas, del derecho y la legislación de la seguridad, pero sin las barreras propias del lenguaje técnico-jurídico que muchas veces hace que sea incomprensible, malinterpretado y hasta indescifrable.

Se explican contenidos de aplicación práctica del derecho a través de preguntas orientadoras, buscando facilitar la respuesta a esas preguntas comunes y diarias en la profesión. Se eliminan las discusiones de orden teórico “propios” o exclusivos de la jurisprudencia y la ley, y se logra también abrir la puerta a los resultados de investigación según múltiples autores en la materia.

Para la Comunidad Internacional en Gestión de Riesgos y Seguridad, el derecho y la legislación, así como los fenómenos que se desencadenan por su incumplimiento, son muy importantes y de necesaria conversación; están inmersos en su ADN. El derecho tiene constantes cambios, se actualiza acorde al contexto y a su origen o finalidad. La vida cotidiana de todas las personas está impactada por las leyes y el derecho tiene una gran importancia porque se ha convertido en la fórmula de la conducta humana, así como en un regulador insustituible de las relaciones y los procesos de la vida social de hombres y mujeres. Ya lo dirían Kuzmanovic *et al.* (2011) que “a toda la gente del planeta la ha introducido en el orden jurídico en consonancia con los países y sus pueblos”.

La seguridad en Colombia no se ha quedado atrás. Para no malentender lo anterior, podríamos iniciar con la premisa de que la profesión y la actividad en sí nace a través de preceptos jurídicos, los cuales hacen parte del bloque de constitucionalidad, que en el país protege y regula la actividad y profesión de la seguridad.

Sobre tales temas, el autor de este libro abordará en detalle el acercamiento, la introducción y el ejercicio práctico sobre el Estatuto de Vigilancia y Seguridad Privada, al igual que sobre el ente rector de la profesión: la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada.

Acorde con lo anterior, y para estar actualizados en legislación, muy pocas publicaciones se han propuesto. La Comunidad Internacional en Gestión de Riesgos y Seguridad publicó en 2015 el *Estatuto de Vigilancia y Seguridad Privada con anotaciones concordantes*, obra que, por su comparación, método y anotaciones realizadas, se adaptaba plenamente a las exigencias de los profesionales que laboran en el sector de la seguridad, así como de asesores, consultores y las compañías que prestan los servicios en Colombia.

Ahora bien, para entender mejor si la seguridad en el país se puede quedar atrás, vista desde el ordenamiento jurídico, comparado y alineado con el acelerado impacto tecnológico global, el autor nos invita a reflexionar con temas y oportunidades de la seguridad desde las infraestructuras críticas y las aeronaves no tripuladas. Por falta de actualización del Decreto Ley 356 de 1994, o a falta de una nueva regulación que lo actualice de manera integral, los servicios de vigilancia y seguridad privada solo podrían utilizar para el desarrollo de sus actividades aquellas armas de fuego, recursos humanos, animales, tecnológicos o materiales, y vehículos e instalaciones físicas, o cualquier otro medio, siempre y cuando hayan sido autorizados previamente por la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada.

En lo particular, hasta la fecha por medio de circulares se ha pretendido ampliar el alcance, generando bloques jurídicos de aplicación independiente, lo cual crea abismos e islas que no facilitan al profesional no abogado, así como una organización de la seguridad sin un área jurídica, la debida interpretación o aplicación en debida forma de este tipo de preceptos.

Ya lo explicará el autor en diferentes apartes y damos fe respecto a la presente publicación, resaltando que:

Permite al líder, gestor o director de la seguridad tomar decisiones ajustadas al ordenamiento jurídico y resolver problemas que incidan en la operación, productividad, competitividad y resiliencia de las organizaciones públicas y privadas, en la protección de sus activos vitales e infraestructuras críticas, en el ámbito local, regional e internacional, ajustadas a la norma y al principio de legalidad.

En este sentido, la Comunidad Internacional en Gestión de Riesgos y Seguridad y la Maestría en Dirección y Gestión de la Seguridad Integral han venido trabajando como aliados desde la primera cohorte del programa de maestría. Con base en que la estructuración de un programa académico y su ejecución, para el cumplimiento de sus metas y propuestas, requieren la participación de auditores externos que son representantes de las múltiples partes interesadas del gremio, la industria y la profesión que serán impactados por los egresados del programa de seguridad.

Es requisito alinear esfuerzos académicos con los docentes en la formación de un magíster a través de un plan de estudios que integra conceptos, teorías, políticas, herramientas, y procedimientos de dirección, gestión estratégica e investigación. El egresado debe ser capaz de construir conocimiento propio, gestionar procesos, diseñar sistemas de seguridad integral, tomar decisiones y resolver problemas que inciden en la operación, productividad, competitividad y resiliencia de las organizaciones para la protección de activos e infraestructuras críticas en el ámbito nacional, regional e internacional.

En esta gran alianza, hemos logrado dirigir la educación integral de los educandos a fin de que se fortalezcan habilidades del ser, el saber, el hacer y el convivir, una actividad que inició a nivel nacional y que ahora la conversación es con impacto y aporte internacional. Se permite que en las mesas de trabajo y en los ejercicios de “Repensando la Seguridad” (seminarios, congresos, cumbres o webinars), se aborden temáticas y diferentes módulos que deben ser apropiados como requisito en los maestrandos, a fin de generar valor con una discusión y práctica con sus pares de diferentes países, en pro de una nueva generación de líderes en seguridad para el futuro.

Partiendo del concepto del derecho, el iusnaturalismo, como lo expresa el *Diccionario panhispánico del español jurídico* (Real Academia Española

[RAE], 2023), es la concepción filosófica que proclama una idea unitaria y global del derecho como conjunto de valores universales previos al derecho positivo, en los que debe inspirarse. Igualmente, este significado resalta que el derecho natural se manifiesta en dos aspectos o momentos: el derecho natural (derecho justo, derecho correcto) y el derecho positivo (impuesto por las autoridades humanas). Según esta concepción teórica, el derecho positivo, para ser verdadero derecho, no puede contradecir las exigencias del derecho natural (RAE, 2023).

Nos queda mucho por abordar. El derecho está ubicado en el centro de la naturaleza humana y es el sistema público de justicia basado en reglas (Vega-López, 2011). Este primer acercamiento es muy importante, más cuando en Colombia el sistema de regulación legal de la jornada laboral estaba en discusión al momento del desarrollo de esta publicación. Y, en efecto, no se han publicado investigaciones exclusivas a la profesión de la seguridad en el país.

Queda la impresión de una regulación independiente, desactualizada, de la necesidad de articulación en la materia, pero se cumple el objetivo de generar una discusión abierta e inclusiva que lleve a una actualización del Decreto Ley 356 de 1994 ya necesaria frente al contexto global en que nos encontramos. Solo así podremos estar seguros de que una actividad que se visibiliza “productivamente” en el PIB del país cuenta con la regulación necesaria para seguir creciendo como una actividad regulada y viable.

Arístides Contreras Fernández

Presidente global
Comunidad Internacional en
Gestión de Riesgos y Seguridad

Rafael Bernal Cáceres

Vicepresidente global
Comunidad Internacional en
Gestión de Riesgos y Seguridad

Introducción

Este libro es el resultado de compilar y estudiar el conjunto de leyes por las cuales se regula la actividad de seguridad integral en Colombia. Se aborda la legislación de la seguridad con un lenguaje jurídico para no abogados. El propósito es facilitar y acercar a aquel lector que está vinculado al sector empresarial de la vigilancia y la seguridad privada, pero que sin ser juríconsulto, jurista o graduado en Derecho requiere conocer e interactuar con la normatividad que regula esta actividad. Más cuando los textos jurídicos a menudo contienen términos y frases específicas que se utilizan en el ámbito legal, pues pueden dificultar su entendimiento o prestarse a la generación de confusiones si no se está familiarizado con ellos.

En este orden de ideas, los textos jurídicos tienden a ser precisos y detallados para evitar confusiones. Sin embargo, a veces esta precisión puede hacer que el texto sea difícil de entender para quienes no ejercen la profesión de abogados, pues los contenidos jurídicos a menudo hacen referencia a otras leyes, casos y precedentes para respaldar sus argumentos y afirmaciones. En general, los textos jurídicos son documentos formales y precisos que suelen contener terminología técnica y referentes específicos, lo cual es confuso para aquellos que no tienen experiencia en el ámbito legal.

En cuanto al contenido jurídico de este libro, los primeros siete capítulos abordan temáticas amplias y diversas que se relacionan con la seguridad integral y la legislación de diferentes normas como la Constitución Política, los códigos (como el de derecho civil, comercio, penal, laboral, de policía), y decretos, resoluciones y circulares expedidos por la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada, por el Ministerio de Defensa Nacional para el uso y la regulación del armamento, y por el Ministerio de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC) para el uso de equipos de comunicación, entre otras instituciones del Estado que trabajan en armonía

para brindar garantías de protección y seguridad a la ciudadanía en general y a la prestación de este tipo de servicios.

Así mismo, en los capítulos 8, 9 y 10 se abordan contenidos relacionados con la protección de las infraestructuras críticas, el uso de aeronaves remotamente tripuladas en lo pertinente al marco normativo y las generalidades del derecho aéreo en Colombia, temas que se han venido vinculando con la seguridad integral.

Sin duda alguna, la formación de los gerentes de seguridad, sin ser necesariamente abogados, implica conocer muy bien la normatividad que regula la prestación de servicios de vigilancia y seguridad privada. Esta condición de líder y gestor de la seguridad hace indispensable que quienes dirijan las empresas y se dedican a los servicios de vigilancia y seguridad privada conozcan, cumplan, respeten y apliquen, en sus actividades de negocio, la legislación que regula la actividad empresarial en el país y así eviten la imposición de sanciones por parte del Estado. Además, se puede reflejar en pérdidas económicas por incumplimiento de contratos que se van a materializar en demandas contra las empresas de seguridad o en el daño a terceros por no cumplir la legislación vigente.

Como docente, he sentido la necesidad de poner por escrito una serie de inquietudes que han surgido al preparar y realizar los encuentros con estudiantes que no tienen una formación jurídica, que no son abogados, pero tienen que estudiar un módulo de legislación. Una de esas inquietudes es la de presentar, de forma sencilla, la normatividad que regula la seguridad integral; que el estudiante encuentre en un texto un instrumento conceptual básico en legislación de la seguridad del país, que lo anime y estimule para profundizar en el estudio de la normatividad que necesitará a lo largo de su vida profesional. En especial, cuando el legislador va ajustando la ley a las necesidades de la realidad, más en un sector económico tan dinámico como la seguridad, que se va adecuando a los cambios constantes en un mundo globalizado, lleno de incertidumbre, donde lo único constante y permanente es el cambio.

De modo que, para explicar la norma, se debe utilizar un lenguaje simple que pueda ser comprendido por cualquier persona. A su vez, se inicia por definir con precisión el objetivo de la ley y debe llevar a preguntarse: ¿cuál es la situación relacionada con la seguridad que se busca regular mediante la norma? Esto ayudará a quien orienta la seguridad en una empresa

a comprender: ¿por qué existe la norma?, ¿por qué es importante cumplirla?, ¿qué conductas o acciones son permitidas o prohibidas?, ¿qué obligaciones o responsabilidades impone a las personas o entidades a las que se aplica?, ¿qué consecuencias trae no cumplir la norma?, ¿qué sanciones o castigos están previstos en caso de incumplimiento?, ¿qué riesgos o perjuicios se pueden evitar al cumplir la norma?

Un gerente de seguridad debe tener la capacidad de dirigir y gestionar procesos de seguridad integral en su empresa, con el fin de minimizar vulnerabilidades, reducir nuevas amenazas, disminuir factores de riesgo y aumentar el control de pérdidas que afecten la operación, la productividad y la competitividad en las organizaciones. Además, tendrá que respaldar sus actuaciones desde la legalidad, lo cual implica tener conocimiento y manejo de las normas que le regulan.

Ahora bien, la profundización de las discusiones académicas que suscitan los nuevos desafíos de la seguridad llevan a la apertura de otras maneras de desarrollar el currículo académico hacia la investigación, y la práctica docente se encamina a desarrollar competencias en los estudiantes para la solución de los problemas y retos que trae constantemente la seguridad. Esto requiere agudizar los fundamentos metodológicos y conceptuales en el conocimiento y la aplicación de la legislación, lo cual hace necesario, en el caso del módulo de legislación de la seguridad integral, utilizar pedagogías activas como el análisis jurisprudencial que se articula con el estudio de caso, el aprendizaje basado en problemas y el aprendizaje basado en investigación.

Como antecedente, cabe señalar que se hizo una evaluación del plan de estudios del módulo de legislación que se trabaja en la Maestría en Dirección y Gestión de la Seguridad Integral, lo cual permitió la actualización de su contenido y de las competencias con las que debe contar un gerente de seguridad integral en el manejo normativo, articulado desde el currículo y el uso de las pedagogías activas, como expresión del proyecto educativo institucional de la Escuela de Posgrados de la Fuerza Aeroespacial Colombiana (EPFAC).

Con la idea de actualizar los contenidos del módulo de legislación, soporte para la elaboración del presente libro, nos apoyamos en el paradigma interpretativo. Aravena *et al.* (2006) hacen énfasis en el carácter reflexivo de repensar el currículo para mejorarlo desde el plan de estudio y su metodología de enseñanza. En este caso, pensar en un texto de legislación para

no abogados tiene como reto reunir y ordenar la información relacionada de manera directa e indirecta con la seguridad integral, y construir una interpretación significativa de los temas básicos que debe conocer un líder y gestor de la seguridad integral, en la solución de problemas jurídicamente relevantes, que implique el componente normativo. Uno de los propósitos es identificar si hay una relación entre el personal de seguridad o la organización que este representa y la normatividad o los hechos que constituyen un caso, problema o situación fáctica y las posibles reglas jurídicas aplicables a la actividad de la vigilancia y la seguridad privada.

Esta investigación se llevó a cabo a partir de una revisión documental, con insumos de la información trabajada para la presentación de la renovación del registro calificado del programa. Algunos documentos fueron: autoevaluaciones, normatividad educativa y el Decreto 1330 de 2019, así como encuestas y entrevistas al sector productivo de la seguridad, docentes, estudiantes, egresados y comunidad académica del programa. Así mismo, se indagó en los planes de estudio de programas similares a la Maestría en Dirección y Gestión de la Seguridad Integral, a fin de visionar cómo se desarrollan los planes de estudio en las áreas de legislación.

Se destaca que el currículo es diseñado para formar un tipo de profesional en seguridad integral que responda a los intereses de la Fuerza Aeroespacial Colombiana (FAC). Además, cuando el oficial haga tránsito al uso de buen retiro, podrá desempeñarse en el sector de la seguridad privada dirigiendo, modelando, gestionando y asesorando procesos de seguridad de manera integral, lo cual requiere un plan de estudios que integre conceptos, teorías, políticas y en particular un conocimiento de la legislación pertinente a la seguridad.

De tal manera, se busca recopilar en un texto guía los contenidos jurídicos más relevantes que contengan todas las orientaciones básicas de un plan de estudios que integre la legislación en sus conceptos y procedimientos pertinentes a la aplicación de la normatividad nacional. El objetivo es facilitarle al líder, gestor o director de seguridad tomar decisiones ajustadas al ordenamiento jurídico y resolver problemas que incidan en la operación, productividad, competitividad y resiliencia de las organizaciones públicas y privadas, en la protección de sus activos vitales e infraestructuras críticas, en el ámbito local, regional e internacional, ajustadas a la norma y al principio de legalidad.

Capítulo 1

Una aproximación a la seguridad

CÓMO CITAR

López Cortes, D. (2023). Una aproximación a la seguridad. En *Perspectiva jurídica de la seguridad para no abogados: Legislación de la seguridad integral* (pp. 21-33). Escuela de Postgrados de la FAC.

Colección Ciencia y Poder Aéreo N.º 22

**PERSPECTIVA JURÍDICA DE LA
SEGURIDAD PARA NO ABOGADOS:
LEGISLACIÓN DE LA SEGURIDAD INTEGRAL**

ISBN: 978-958-52456-6-2

E- ISBN: 978-958-52456-7-9

<https://doi.org/10.18667/9789585245679>

Bogotá, Colombia

Octubre, 2023

Desde la evolución del *Homo sapiens*, la seguridad se ha convertido en un elemento vital para la conservación de la vida. Como especie, tuvo que adaptarse al medio y enfrentar los diversos peligros que ponían en riesgo su supervivencia. Utilizando su inteligencia como una ventaja adaptativa, junto con su instinto de conservación, centró sus esfuerzos en poner todos los medios necesarios para salvaguardar su vida y protegerse de los peligros naturales, inicialmente ataques de animales depredadores.

Así mismo, se vio en la necesidad de crear herramientas para su protección, lo cual dio origen a las primeras armas y lo obligó a pensar en su seguridad personal y física. Tuvo que desarrollar estrategias para enfrentar los peligros a los que estaba expuesto y evitar su extinción como especie biológica. A medida que se hizo sedentario con el desarrollo de la agricultura, surgieron centros de población y se inició la construcción de ciudades con grandes construcciones y centros industriales.

De esta manera, se vio en la necesidad de ir creando sistemas de seguridad para proteger sus entornos de los riesgos que pudieran atentar contra su seguridad. Así, surge la seguridad física. Carballo (2017) la define como el conjunto de acciones encaminadas a proteger a las personas en su vida y bienes contra cualquier tipo de acción que los ponga en peligro.

Cabe señalar que la seguridad física estudia los aspectos que permiten diseñar planes y sistemas que ayuden a prevenir y contrarrestar las consecuencias de aquellas acciones que atenten contra la seguridad personal, la seguridad física en instalaciones y la seguridad física industrial. La seguridad como percepción constituye aquel grado de tranquilidad y confianza que tiene toda persona en un momento dado. La seguridad es algo abstracto, no material, que solamente se percibe como una sensación propia de las personas, debido al resultado obtenido como producto de la aplicación de ciertas medidas de protección o de la existencia de condiciones favorables para asumir esa sensación de seguridad.

Ahora bien, el concepto de seguridad es muy amplio, complejo y controvertido, ya que no existe un consenso generalizado sobre su significado. Este se relaciona en función de las personas, naturales o jurídicas, y las actividades de las organizaciones o empresas y su constitución de origen, ya sea pública o privada. También, influyen elementos como la cultura y la percepción que se tenga de la realidad, lo cual lleva a que el término

“seguridad” adquiera un valor distinto en la sociedad, dependiendo del medio donde las personas realizan sus actividades y de las medidas de protección que existan a su alrededor, así como del grado de confianza que pueda tener hacia ellas.

Para Carbia y Saniez (2005), la seguridad del primer hombre estableció los parámetros de la seguridad primaria al analizar las causas y los efectos de esta situación, donde su defensa radicaba en la prevención de riesgos y la anticipación de hechos que pusieran en peligro la existencia de la especie. De tal manera, van surgiendo diferentes formas de organizaciones grupales que se asocian para realizar diferentes actividades en beneficio del grupo, lo cual permitió el desarrollo social, cultural y económico para la creación de un colectivo cada vez más organizado. En este contexto, la noción de seguridad se fue diversificando. Textos como la Biblia, y autores como Homero, Cicerón, Sun Tzu y Julio César, hacen las primeras menciones y señalan elementos básicos de seguridad (Manunta, 1998).

Con el paso del tiempo, la seguridad adquirió nuevos significados relacionados con el desarrollo histórico. Con la creación del Estado como una organización político-social jurídica para la consolidación de la seguridad, fue asociado principalmente al ejercicio de la soberanía sobre un espacio geográfico determinado. Su ejercicio implica brindar seguridad a su población y controlar el territorio, y se relaciona con la eliminación de amenazas tanto internas como externas a sus habitantes. La seguridad es la condición ideal de sentirse protegido.

De este modo, el Estado agrupa a la sociedad buscando un beneficio y una protección colectiva del ciudadano o asociado. Como ideal, la seguridad es la garantía dada a los individuos de que serán protegidos en su vida, honra, bienes y derechos. No serán objeto de ataques violentos, y si estos se llegan a producir, serán asegurados, protegidos y reparados por la sociedad y por el Estado.

Hoy en día, el propósito de la seguridad es enfrentar los diferentes riesgos y amenazas que han surgido con el desarrollo social, cultural, económico, industrial, empresarial, tecnológico y científico. No se debe olvidar que el objetivo más importante es preservar la vida en el planeta. La seguridad tiene varias interpretaciones y valoraciones tanto objetivas como subjetivas, lo cual trae como consecuencia la existencia de varias clasificaciones y definiciones de diferentes tipos de seguridad (integral, nacional,

ciudadana, ambiental, industrial, informática, jurídica, económica, laboral, social, multidimensional, etc.). A continuación, se mencionarán algunos conceptos de seguridad.

La seguridad integral permite tener una visión holística de las diferentes amenazas y peligros a los que pueden estar expuestas las personas en sus diferentes actividades a nivel personal y empresarial. Según Pérez Armiñón (2004), la seguridad integral aborda un enfoque multidimensional que implica la identificación y el análisis de los riesgos, la implementación de medidas de prevención y la preparación para la respuesta ante emergencias frente a un hecho adverso.

Para Meneses (2014), en una sociedad mundializada, la seguridad integral abarca los riesgos que pueden afectar a las personas en todas sus dimensiones humanas. En este orden de ideas, Arévalo *et al.* abordan la seguridad desde el punto de vista empresarial y la definen como “el conjunto de estrategias, políticas, procedimientos, prácticas y herramientas necesarias para garantizar la protección de los activos, la continuidad del negocio y la satisfacción de las expectativas de los clientes y las partes interesadas” (2021, p. 13).

Entonces, la seguridad integral se ve directamente articulada a la sociedad y a su entorno de una manera conjunta. Así, se deben implementar estrategias que lleven a la construcción de un bienestar colectivo para las personas con oportunidades de educación, empleo, salud, seguridad social, cultura y recreación en busca de desarticular actividades delictivas y criminales que generen inseguridad.

La seguridad la define Kingsbury como “la anticipación, reconocimiento y evaluación (valoración) del riesgo de crimen y el inicio de acciones para evitarlo y reducirlo” (1973, p. 67). Ha estado ligada a la evolución y el desarrollo de los humanos como especie, después de satisfacer sus necesidades fundamentales, como la alimentación, la respiración, el descanso y el sexo, consideradas fisiológicas. La seguridad se ha convertido en una necesidad básica a satisfacer en la escala de valores (Maslow, 1991).

En este ejercicio académico, Paine (1972) la define como “aquellas medidas necesarias para mantener un estado de bienestar y prever pérdidas, daños o adversidades por causa del crimen, espionaje, sabotaje, fuego, accidentes, desastres, huelgas y disturbios” (p. 148). De acuerdo con Oliver y Wilson (1972), la seguridad se refiere a “la protección de todo tipo de

propiedad contra pérdidas producidas por robo, fraude, fuego y otras formas de daño o desastre” (p. 68).

Así mismo, Morales afirma que “la seguridad es un fenómeno intangible, pero con propiedades que hacen posible que la población la perciba a fin de generar una sensación colectiva de certeza y confianza” (2005, p. 93). De acuerdo con Aparicio (2019), la seguridad ciudadana se relaciona con la asignación de recursos a las organizaciones públicas que enfrentan el delito para garantizar la convivencia entre los ciudadanos.

En esa misma línea, es importante analizar cómo la seguridad parte inicialmente de un punto de vista sensorial, como una percepción humana de bienestar, tranquilidad y ausencia de daño, riesgo o peligro. A su vez, la seguridad se puede percibir o construir desde el interior de los sujetos, lo cual permite dar una explicación de la realidad social, como es el caso de sentirse seguro en un lugar determinado. Esta sensación de seguridad se puede edificar mediante las representaciones sociales.

Así, por ejemplo, cuando se le pregunta al ciudadano cómo se siente en su ciudad (¿seguro o inseguro?), esa sensación muchas veces se construye colectivamente. Un grupo social, a través del lenguaje, crea una explicación de la realidad de manera espontánea, dándoles significado y valor a los acontecimientos que surgen en el desarrollo de la vida diaria y que se relacionan con la seguridad y la criminalidad. Todo esto influye en la percepción del entorno de seguridad y en que se genere un ambiente de bienestar.

En este orden de ideas, las representaciones sociales posibilitan construir explicaciones de la realidad social desde el interior de los sujetos, tal como ocurre con la percepción de inseguridad. La teoría de las representaciones sociales es un concepto creado por Serge Moscovici en 1961, quien analiza los procesos cognitivos y sociales a través de los cuales los individuos estructuran un determinado concepto y lo convierten en sentido común.

Para Moscovici, la representación social “es una organización de imágenes y de lenguaje que recorta y simboliza actos y situaciones que son o se convierten en comunes” (1979, p. 16). Por su parte, los planteamientos de Moscovici han generado una nueva forma de hacer investigación psicosocial que posibilita un diálogo de saberes, entre diferentes disciplinas, destinado a descubrir la realidad, en este caso, la percepción de la seguridad en una comunidad.

Dentro del entramado de explicaciones, la seguridad se relaciona con un contexto y con una comunidad determinada, como el barrio, la empresa, la localidad, la ciudad, el país, etc., donde se puede ir forjando la percepción de las personas sin haber tenido una experiencia directa con un hecho punible o una situación insegura. Con solo escuchar al respecto en la calle, en las redes sociales o en las noticias, en las personas surgen miedos y temores como reacción ante un posible peligro. Ferraro (1995) lo describe como algo que no ha sucedido, pero que genera una sensación subjetiva de vulnerabilidad que lleva a la construcción de una victimización como respuesta emocional caracterizada por un sentimiento de ansiedad y peligro.

Sin embargo, las representaciones sociales aplicadas a la seguridad como método de investigación utilizan herramientas ajustables a una disciplina de conocimiento socialmente elaborada, que tiene un objetivo práctico y contribuye a la construcción de una realidad común a un conjunto social. No busca la predicción ni el descubrimiento de leyes universales. Su importancia radica en el estudio de la subjetividad que se puede aplicar a la percepción de un hecho o situación, como el sentirse seguro o inseguro. Es una manera particular de construir la realidad y puede convertirse en un punto de partida para la comprensión de factores psicosociales y simbólicos en el modelamiento de un sistema de seguridad.

Al respecto, es pertinente señalar que la teoría de las representaciones sociales interpreta el conocimiento, caracterizado por estar en permanente proceso de creación, es decir que se construye de manera cotidiana y espontánea y nunca está terminado en su concepción. Según Moscovici, las representaciones sociales son:

[...] un sistema de valores, nociones y prácticas que proporciona a los individuos los medios para orientarse en el contexto social y material para dominarlo. [...] es un corpus organizado de conocimientos y una de las actividades psíquicas gracias a las cuales los hombres hacen inteligible la realidad física y social, se integran en un grupo o en una relación cotidiana de intercambios, liberan los poderes de su imaginación. (1979, p. 18)

Ciertamente, la realidad es una construcción colectiva y compartida por un grupo social. Es una forma de conocimiento edificado y compartido socialmente, el cual se experimenta a diario como una práctica cotidiana.

A través de esta construcción, se narra el mundo donde existimos y se crea una percepción de seguridad en determinados lugares o situaciones gracias al lenguaje.

Se ha establecido previamente cómo la seguridad se relaciona con el Estado, que es la máxima organización política, administrativa, social, económica y cultural creada mediante un acuerdo de voluntades entre las personas. El Estado ejerce un control jurisdiccional sobre un territorio físicamente delimitado y habitado por una población determinada, con el propósito de brindar protección y seguridad a sus habitantes. Según Attina, la seguridad se refiere a la integridad física y a la soberanía política del Estado, siendo un “bien que el Estado debe mantener por sí mismo y con sus propios medios” (1999, pp. 182-183), y constituye un bien público.

Así mismo, Alvarado y Artz (2001, p. 10) plantean que el propósito del Estado es garantizar la seguridad de los ciudadanos y de la propiedad privada, preservar el respeto a los derechos humanos y disciplinar a las fuerzas de seguridad pública para que cumplan con su cometido o sean castigados por cometer delitos en caso contrario.

Entonces, la seguridad es un fenómeno complejo que no se limita al aparato militar que sostiene al Estado, sino que debe estar acompañada de prosperidad y bienestar para sus habitantes. Esto se logra mediante la inversión social y el desarrollo de una economía activa que genere empleo, salud, seguridad social, educación, cultura, recreación, deporte y, en resumen, justicia social para todos los ciudadanos.

Por otro lado, existen elementos que tienen la capacidad de afectar la seguridad del Estado y de todos sus ciudadanos, como la inestabilidad política, la falta de gobernabilidad, la corrupción en la clase política, el terrorismo, el crimen organizado y el narcotráfico. Estas acciones pueden desestabilizar el Estado y la seguridad nacional. Aristóteles señala que cuando el desorden se introduce en la república, se pueden generar situaciones que favorezcan la insurrección y el caos; por lo tanto, es necesario fortalecer la seguridad de la república mediante la adopción de medidas preventivas y la promulgación de leyes que contribuyan a su preservación y al bienestar de los ciudadanos.

Morgenthau (1948), citado por Cerón y López (2019), plantea que la razón de ser del Estado es garantizar la supervivencia a través de la seguridad militarizada. En esta concepción, se destaca la seguridad física, la

protección de los recursos naturales y las condiciones materiales de la población. En la actualidad, se ha incorporado el concepto de seguridad multidimensional, que integra todos los factores, conflictos o fenómenos que afectan la seguridad y el desarrollo de las naciones. Stein (2009) menciona que este término se utilizó por primera vez en 2002, en la Asamblea General de Bridgetown, al ampliar el concepto tradicional de seguridad desde una perspectiva militar hacia una percepción sistémica que incorpora nuevas amenazas y problemáticas de tipo social, político, económico, ambiental y de seguridad humana.

A lo largo de la historia, desde la Antigüedad hasta la época contemporánea, la función del Estado en el desarrollo de las sociedades se ha evidenciado. El gran Imperio romano es un referente para las grandes civilizaciones y su estructura política es un punto de partida para diferentes estructuras políticas y conceptos en derecho que aún son vigentes.

En el caso de Colombia, según el artículo 1 de la Constitución Política de 1991, los elementos fundamentales son el respeto a la dignidad humana, la solidaridad y la prevalencia del interés general. Esto se desarrolla en una democracia participativa y pluralista, en un Estado social de derecho que se organiza como una república unitaria, descentralizada y con autonomía en sus entidades territoriales. Además, en Colombia existe una clara separación de los poderes públicos: ejecutivo, legislativo y judicial, que deben trabajar de manera armónica y coordinada.

También, se establecen órganos autónomos con funciones específicas para el cumplimiento de los cometidos adicionales del Estado colombiano. Según Zuleta, el Estado es “una agrupación de personas con unidad indivisible, bajo una autoridad soberana en un territorio determinado, que busca el bien común de sus miembros” (2006). Además, es la forma en que la sociedad se ha organizado políticamente para cumplir unos fines acordados y consensuados, entre ellos, garantizar los derechos.

Es importante destacar que el Estado se diferencia del Gobierno, ya que este último es el encargado de poner en acción al Estado para cumplir con sus fines. Según el artículo 2 de la Constitución Política, los fines del Estado son: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Carta Política.

Con base en lo expuesto, y tomando como punto de partida el artículo 113 de la Constitución Política, se establece que las ramas del poder público

son: la legislativa, la ejecutiva y la judicial. Aparte de los órganos que las integran, existen otros órganos autónomos e independientes encargados del cumplimiento de las demás funciones del Estado. Los diferentes órganos del Estado tienen funciones separadas, pero colaboran armónicamente para lograr sus fines.

En lo que respecta a la rama ejecutiva, según el artículo 115 de la Constitución Política, el presidente de la República es el jefe del Estado, el jefe del Gobierno y la suprema autoridad administrativa. El Gobierno nacional está compuesto por el presidente de la República, los ministros del despacho y los directores de los departamentos administrativos.

El presidente de la República es elegido por votación popular para un periodo de cuatro años. Su función es dirigir y administrar el país, teniendo a su cargo la conducción de las políticas públicas, la gestión del Estado y la defensa de la soberanía nacional. El vicepresidente de la República, elegido por votación popular junto con el presidente, asume la Presidencia en caso de que el presidente no pueda ejercer sus funciones o se ausente temporalmente del país.

En cuanto a los ministros, son los encargados de liderar y coordinar las políticas públicas en las diferentes áreas del gobierno, como la educación, la salud, el medio ambiente y la economía, entre otras. Por su parte, los directores de departamentos administrativos son los responsables de liderar y coordinar la gestión administrativa de los diferentes sectores del Estado, como el Departamento Nacional de Planeación o el Departamento Administrativo de la Presidencia, entre otros.

En el caso de los superintendentes, son los encargados de supervisar, controlar y ejercer vigilancia e inspección en el cumplimiento de las normas en diferentes sectores y actividades de la economía, por ejemplo, la salud, los servicios públicos y los seguros. Las Superintendencias son entes públicos, sus funciones son atribuidas por la ley o mediante la delegación que haga el presidente de la República. Aquí, nos centraremos en la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada, cuyo objetivo principal es garantizar la prestación de servicios de vigilancia y seguridad privada de calidad, confiables y seguros para los ciudadanos colombianos.

A la rama legislativa, como lo señala el artículo 114 de la Constitución Política, le corresponde formular las leyes, ejercer control sobre el Gobierno y reformar la Constitución. Está representada por una corporación

pública colegiada de elección popular denominada Congreso de la República, integrado por el Senado de la República (cámara alta) y la Cámara de Representantes (cámara baja) en un sistema bicameral. A su vez, el poder judicial está conformado como lo establece el artículo 116 de la Constitución Política: por la Corte Constitucional, la Corte Suprema de Justicia, el Consejo de Estado, el Consejo Superior de la Judicatura, la Fiscalía General de la Nación, los tribunales y los jueces, quienes administran justicia (y también lo hace la justicia penal militar).

En este orden de ideas, a la rama judicial le corresponde administrar justicia, solucionar los conflictos y controversias entre los ciudadanos, y entre estos y el Estado, y decidir asuntos jurídicos mediante pronunciamientos que adquieren fuerza de verdad definitiva en forma de sentencias, fallos o autos. Igualmente, se encarga de hacer efectivos los derechos, obligaciones, garantías y libertades consagradas en la Constitución Política y en las leyes, con el fin de lograr y mantener la convivencia social

Ahora bien, existen instituciones cuya finalidad primordial es la defensa de la soberanía, la independencia, la integridad del territorio nacional, y la protección y seguridad del pueblo colombiano. De acuerdo con el artículo 217 de la Constitución Política: “La Nación tendrá para su defensa unas Fuerzas Militares permanentes constituidas por el Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea”. Así mismo, el artículo 2 señala que las autoridades están instituidas para brindarles protección y tranquilidad a todas las personas residentes en el país, en su vida, honra, bienes, creencias, libertad de desplazamiento por el territorio nacional y desarrollo de derechos fundamentales que permitan la prosperidad general del pueblo colombiano.

El marco constitucional se articula con el concepto de seguridad nacional, el cual se desarrolla en la Ley 684 de 2001, que busca la convivencia pacífica y la seguridad ciudadana en el territorio nacional, garantizando el respeto por los derechos humanos y el Derecho Internacional Humanitario. Así lo establece en su artículo 8:

Artículo 8. Seguridad Nacional.

En este orden de ideas la norma en mención en artículo 8, señala, en virtud de lo establecido en la Constitución Política, que el Estado asume la obligación de diseñar medidas que, en el marco del respeto por concordancia con los principios de los Derechos Humanos y las normativas del

Derecho Internacional Humanitario, puedan incluir el uso de la fuerza cuando sea pertinente. Estas medidas están destinadas a proporcionar a la población un grado adecuado de seguridad y un ambiente propicio para la convivencia pacífica. Su finalidad es asegurar la independencia, soberanía, autonomía y la integridad territorial del país, mientras fomenta un orden equitativo que contribuya al bienestar general, tanto a nivel nacional como en el ámbito internacional (Ley 684 de 2001, art. 8)

Sin duda, el Estado colombiano, entre sus fines esenciales, incluye la protección de sus administrados, y se deduce que para lograrlo debe brindar la seguridad que estos exigen y requieren para el pleno desarrollo de los derechos y las libertades, principio fundamental de un Estado social de derecho.

Conclusiones

De lo abordado en este capítulo, se enfatizó que la seguridad integral es un concepto que ha cobrado importancia en las últimas décadas debido a la complejidad de los riesgos y amenazas que enfrentan las sociedades modernas, y dada su importancia con la gestión de riesgos y la protección de personas y bienes.

Al mismo tiempo, la seguridad integral se fundamenta en un enfoque de gestión de riesgos que aborda todos los aspectos de la seguridad, incluyendo la seguridad física, la informática, la ambiental, la financiera y la seguridad de las personas. Este enfoque se centra en la prevención, la preparación y la respuesta a los riesgos y amenazas que pueden afectar a personas, empresas y organizaciones.

Igualmente, la seguridad integral también contribuye a la protección de los derechos humanos, y a la promoción del bienestar social y económico. La seguridad integral es esencial para garantizar la estabilidad de la paz en las sociedades y promover el desarrollo sostenible creando oportunidades de bienestar social con educación, salud, trabajo, cultura y recreación para la población como elemento fundamental en la construcción de una seguridad estable que permita el desarrollo del país en todos los sectores productivos.

De tal modo, la seguridad para autores como Kennan (1948), es la capacidad constante de un país para continuar su progreso interno sin ser

vulnerable a interferencias significativas o a la amenaza de intervención por parte de naciones extranjeras. En consecuencia, se infiere que el orden en el interior del Estado se ve reflejado en la gobernabilidad y estabilidad política, económica y jurídica, así como en la legitimidad de las instituciones, la administración y las ramas del poder público. Estos elementos generan confianza y respeto por parte de los ciudadanos hacia las autoridades, lo cual influye en la seguridad y estabilidad del Estado en un contexto democrático.

También, la seguridad integral aplicada a las empresas y organizaciones permite proteger sus activos y recursos, además de garantizar la continuidad de sus operaciones en caso de un evento adverso. Es un factor importante en la toma de decisiones estratégicas, ya que permite evaluar y mitigar los riesgos asociados con las actividades empresariales.

A su vez, la seguridad integral se fundamenta en la protección de las organizaciones públicas y privadas, y se centra en la gestión de riesgos, su prevención, preparación y respuesta oportuna ante amenazas que puedan poner en peligro la actividad de la empresa. Aborda todos los aspectos de la seguridad, incluyendo la seguridad física, informática, ambiental, financiera y personal.

La seguridad integral es esencial para garantizar la estabilidad y la paz en la sociedad, y promover el desarrollo sostenible. En una democracia legítimamente constituida como la colombiana, los ciudadanos tienen el deber moral y cívico de mantener la seguridad, la independencia y la integridad nacional, respaldando todas las acciones emprendidas por las autoridades e instituciones del Estado en busca de la construcción de la paz, el bienestar colectivo y las acciones solidarias y humanitarias en situaciones que pongan en peligro la seguridad, la vida o la salud de los ciudadanos.

Capítulo 2

La seguridad privada en Colombia

CÓMO CITAR

López Cortes, D. (2023). La seguridad privada en Colombia. En *Perspectiva jurídica de la seguridad para no abogados: Legislación de la seguridad integral* (pp. 35-62). Escuela de Postgrados de la FAC.

Colección Ciencia y Poder Aéreo N.º 22

**PERSPECTIVA JURÍDICA DE LA
SEGURIDAD PARA NO ABOGADOS:
LEGISLACIÓN DE LA SEGURIDAD INTEGRAL**

ISBN: 978-958-52456-6-2

E- ISBN: 978-958-52456-7-9

<https://doi.org/10.18667/9789585245679>

Bogotá, Colombia

Octubre, 2023

La seguridad privada en Colombia es un sector en constante crecimiento y desarrollo. En los últimos años, se ha observado un aumento significativo en la demanda de servicios de seguridad privada, tanto por parte de empresas como de personas. El país ha experimentado avances en la regulación y supervisión de esta industria, con el objetivo de garantizar que las empresas de seguridad privada operen de manera legal, legítima y con altos estándares de calidad.

La Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada (Supervigilancia) es el ente encargado de supervisar y regular el sector. Esta entidad tiene la función de velar por el cumplimiento de las disposiciones legales, autorizar y reglamentar las actividades de las empresas de seguridad privada, y garantizar que los servicios se brinden respetando los derechos fundamentales de las personas.

A pesar de los esfuerzos regulatorios, es importante destacar que existen desafíos en materia de seguridad privada en Colombia. Algunos de estos retos incluyen la calidad y capacitación del personal de seguridad, la prevención de prácticas ilegales o corruptas, y la coordinación entre las autoridades y las empresas de seguridad privada para garantizar una respuesta efectiva en situaciones de emergencia. Es fundamental que tanto las empresas de seguridad privada como las autoridades trabajen de manera conjunta para fortalecer el sector y garantizar la seguridad de los ciudadanos y las organizaciones. La confianza de la sociedad en los servicios de seguridad privada es crucial para su éxito y contribución a la seguridad integral del país.

En resumen, aunque la seguridad privada en Colombia ha experimentado avances en términos de regulación y supervisión, es un sector que enfrenta varios desafíos. La colaboración entre las empresas de seguridad privada, las autoridades y la sociedad en general es fundamental para lograr una seguridad efectiva y confiable.

Es conocido que el Estado no puede asignar un guardia o agente de policía a cada ciudadano para brindar seguridad. Sin embargo, el Estado les otorga a los particulares la facultad de llevar a cabo actividades de seguridad bajo su control y supervisión, con el propósito de reducir y prevenir amenazas y riesgos que puedan afectar la vida, los bienes y la integridad personal. En Colombia, se permite que los ciudadanos contraten servicios

de vigilancia y seguridad privada como una estrategia de cooperación para mejorar los niveles de seguridad entre el Estado y la ciudadanía.

Según los historiadores de la seguridad privada, esta actividad tiene sus orígenes en Colombia a partir de los disturbios ocurridos el 9 de abril de 1948, conocidos como El Bogotazo, tras el asesinato de Jorge Eliécer Gaitán, líder político del partido Liberal. En ese momento, el Estado contaba con una Fuerza Pública limitada para controlar la protesta social, por lo que se formaron escuadrones de seguridad como medida de apoyo a los comerciantes y al sector productivo. Estas circunstancias llevaron al surgimiento de las primeras compañías de vigilancia y seguridad privada en Colombia, con el objetivo de proteger el comercio y brindar apoyo a la seguridad pública (Toledo, 2014). Como lo señala el Documento Conpes 3521 de 2008: “No obstante los esfuerzos del Estado por proveer seguridad, es obligación de todos los ciudadanos buscar los mecanismos de protección que permitan apoyar esta tarea”

En la década de 1960, la supervisión de la seguridad privada estuvo a cargo de la Policía Nacional, pero luego pasó a ser responsabilidad del Ministerio de Defensa Nacional hasta los años noventa. Según el Documento Conpes 3521 de 2008, a partir del Decreto 1667 de 1966, que estableció el Estatuto Orgánico de la Policía, la Policía Nacional fomentó la creación de organizaciones particulares de autodefensa y cooperación con el servicio de vigilancia, supervisando el desarrollo de sus actividades. Este fue el inicio de la formalización de las primeras empresas de vigilancia privada en Colombia, dedicadas a proteger el comercio y a brindar apoyo a la seguridad pública (Conpes 3521 de 2008).

Tiempo después, se establecieron los primeros lineamientos para la prestación de servicios de vigilancia privada en el país mediante el Decreto 1355 de 1970. Este decreto permitió que la Policía Nacional orientara y promoviera asociaciones entre los habitantes para la vigilancia y protección voluntaria de sus vecindarios. También, se mencionó la posibilidad de brindar servicios de vigilancia en espacios públicos o abiertos al público, con el fin de salvaguardar la vida y los bienes de un gran número de personas, siempre y cuando se contara con la aprobación previa de la Dirección General de la Policía Nacional y en caso de ser remunerado (Decreto 1355 de 1970).

En 1971, el Ministerio de Defensa Nacional emitió el Decreto 2347, el cual estableció que las compañías de vigilancia y seguridad privada debían

obtener una licencia de funcionamiento expedida por dicha cartera. Además, se estableció que las empresas privadas dedicadas a la vigilancia particular solo podían constituirse o funcionar con autorización previa del Ministerio de Defensa Nacional, tramitada mediante solicitud y conceptuada por la Dirección General de la Policía Nacional, y bajo el control directo del respectivo comandante del Departamento de Policía (Decreto 2347 de 1971).

Con el Decreto 2137 de 1983, se establecieron nuevos servicios de vigilancia privada. En su artículo 149, se dispuso que las empresas particulares podrían prestar servicios remunerados de protección de bienes muebles o inmuebles, transporte de valores, escoltas y otras actividades similares, previa autorización del Ministerio de Defensa Nacional y bajo el control directo de la Policía Nacional (Decreto 2137 de 1983).

A partir de la Constitución Política de 1991, se fortaleció el marco legal y se crearon instituciones para regular la seguridad privada en el país. En 1993, se estableció la Supervigilancia mediante la Ley 61 y la Ley 62 como un organismo técnico adscrito al Ministerio de Defensa Nacional, con autonomía financiera y administrativa, cuya función principal es supervisar, regular y controlar a las empresas que ofrecen servicios de seguridad y vigilancia privada.

Así mismo, se expidió el Decreto Ley 356 de 1994, “por el cual se expide el Estatuto de Vigilancia y Seguridad Privada”. Allí, aparecen definidas las modalidades para la prestación del servicio de vigilancia y seguridad privada, que hasta el día de hoy están autorizadas, y que se abordarán más adelante.

En síntesis, la seguridad privada en Colombia ha evolucionado a lo largo del tiempo. Desde los disturbios del 9 de abril de 1948 hasta la creación de la Supervigilancia en 1993, se han establecido regulaciones y normativas para garantizar la legalidad y calidad de los servicios ofrecidos por las empresas de vigilancia y seguridad privada en el país.

Así mismo, el Decreto 2453 de 1993 establece la estructura jerárquica de la Supervigilancia. En dicha estructura, el Despacho del superintendente ocupa un rol central, encargado de orientar los lineamientos de la institución y velar por el cumplimiento de sus objetivos, funciones y aplicación del régimen de sanciones. A su vez, el Despacho del superintendente cuenta con dependencias como la Oficina Jurídica, Planeación, Informática y Sistemas, y Control Interno, entre otras.

Funciones de la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada, la importancia de las empresas de este sector económico del país, y de conocer y aplicar la normatividad que las regula

La Supervigilancia tiene como una de sus funciones principales vigilar el cumplimiento de las disposiciones legales que regulan la vigilancia y la seguridad privada. Además, cuenta con la legitimidad para autorizar y reglamentar el establecimiento, las modalidades y las operaciones de las empresas e industrias que prestan servicios de vigilancia privada. Así mismo, se asegura de que los servicios de vigilancia y seguridad privada se brinden respetando los derechos fundamentales consagrados en la Constitución Política. En caso de detectar prácticas que fomenten la competencia desleal, la Supervigilancia puede ordenar su suspensión de manera voluntaria o a solicitud de una parte interesada, y también tiene la facultad de imponer sanciones correspondientes en cumplimiento de sus atribuciones generales.

La importancia de conocer y aplicar la normatividad que regula a las empresas de vigilancia y seguridad privada en Colombia está estrechamente relacionada con el concepto de seguridad integral y con la protección de los ciudadanos, las organizaciones y los bienes. Cumplir con la normatividad garantiza que las empresas de vigilancia y seguridad privada operen de manera legal y legítima. Esto fortalece su confiabilidad y reputación, generando confianza tanto en los clientes como en la sociedad en general.

A su vez, la legislación establece lineamientos y obligaciones para salvaguardar los derechos de las personas; es decir que implica respetar la privacidad y la integridad física y emocional, así como los demás derechos fundamentales de los individuos que puedan verse afectados en el ejercicio de las funciones de vigilancia y seguridad. La normatividad también establece requisitos para la formación y capacitación de los vigilantes y el personal de seguridad. Esto contribuye a garantizar que tengan los conocimientos y las habilidades necesarias para desempeñar adecuadamente su labor, brindando un servicio de calidad y minimizando riesgos.

Igualmente, la legislación define los estándares mínimos que deben cumplir las empresas de vigilancia y seguridad privada en términos de

infraestructura, equipamiento, procedimientos y protocolos de seguridad, entre otros aspectos, lo cual asegura que se brinde un servicio confiable y eficiente. Por otro lado, establece mecanismos de control y supervisión que las autoridades competentes deben implementar, a fin de verificar el cumplimiento de las disposiciones legales, realizar inspecciones y sancionar cualquier irregularidad o incumplimiento que se presente. De esta manera, se promueve la transparencia y la rendición de cuentas en el sector.

Cumplir con la normatividad contribuye a mejorar la seguridad ciudadana en general. Al seguir los lineamientos legales y operativos, se evitan prácticas ilegales y abusos de poder, y se fomenta el respeto por los derechos de las personas. Esto fortalece la confianza de la comunidad en el sector de la seguridad privada y su colaboración con las autoridades.

En resumen, conocer y aplicar la normatividad que regula a las empresas de vigilancia y seguridad privada en Colombia es esencial para garantizar la seguridad integral de las personas, las organizaciones y los bienes. Cumplir con estas regulaciones promueve la legalidad, la protección de los derechos, la profesionalización, la calidad del servicio, el control y la supervisión, así como la seguridad ciudadana en general.

Por otra parte, el Decreto 2535 de 1993 expide normas sobre armas, municiones y explosivos, y establece las normas y requisitos para la tenencia y el porte de armas, municiones explosivas y sus accesorios. Además, clasifica las armas y establece el régimen para la expedición, revalidación y suspensión de permisos. Así mismo, señala cuáles son las autoridades competentes y las condiciones para la importación y exportación de armas, municiones y explosivos.

El decreto también establece el régimen para talleres de armería y fábricas de artículos pirotécnicos, clubes de tiro y caza, colecciones y coleccionistas de armas, y para los servicios de vigilancia y seguridad privada. Además, define las circunstancias en las que procede la incautación de armas, la imposición de multas y el decomiso de estas. Por último, establece el régimen para el registro de devolución de armas.

Es importante tener en cuenta que el cumplimiento de estas normas contribuye a garantizar un manejo seguro y responsable de las armas, promoviendo así la seguridad de las personas y de la sociedad en general. Es importante destacar que en 2006 se emitió el Decreto 2355, el cual establece que la Supervigilancia reglamenta todo lo relacionado con la utilización de

equipos, medios y elementos empleados por las empresas de vigilancia en el desarrollo de sus labores de seguridad privada. El objetivo principal de este decreto, como se menciona en el artículo 2, numeral 1, es mejorar los niveles de seguridad y confianza pública mediante la acción coordinada con diversas entidades y organismos estatales. Además, la Supervigilancia tiene la responsabilidad de garantizar el respeto a los derechos y las libertades de la comunidad, y de proporcionar información confiable y oportuna a los usuarios de los servicios de vigilancia y seguridad. Para lograrlo, se implementan políticas de regulación, inspección, vigilancia y control en todo el territorio nacional en relación con los servicios de seguridad y vigilancia privada.

El Decreto 2535 de 1993 señala los procedimientos y requisitos que deben cumplir las personas para obtener una licencia de porte o tenencia de armas de fuego, lo cual incluye evaluaciones de antecedentes, exámenes médicos y psicológicos, así como la justificación de la necesidad de poseer un arma. Al regular el acceso y uso de armas de fuego, este decreto busca prevenir el uso ilegal, la posesión indebida y el tráfico ilícito de armas. También, tiene como objetivo proteger la seguridad pública y garantizar que las armas sean utilizadas únicamente por personas autorizadas y capacitadas. Es de enfatizar que el cumplimiento de las normas establecidas en el Decreto 2535 de 1993 contribuye a reducir los riesgos asociados al uso de armas de fuego y promueve la seguridad tanto para los portadores de armas como para la sociedad en general.

Además, durante la década de los noventa, a partir de 1994, se estableció que los servicios de vigilancia solo pueden ser contratados con empresas, y no con personas naturales, lo cual muestra la importancia que se les ha dado a la regulación y el control de la seguridad privada en Colombia, que debe ser prestado a través de empresas de vigilancia debidamente autorizadas por el Estado. El Gobierno nacional expidió el Decreto Ley 356 de 1994, denominado Estatuto de Vigilancia y Seguridad Privada, en el que se establecen los requisitos que las empresas de vigilancia deben cumplir para funcionar legalmente; así mismo, señala los tipos de vigilancia privada existentes y establece, entre otros detalles, las exigencias a cumplir en el manejo de armas y sus respectivas licencias de uso.

El propósito de la seguridad integral privada, según lo establecido en el artículo 73 del Decreto Ley 356 de 1994, es prevenir, disminuir y disuadir

amenazas que puedan afectar la vida, la integridad personal y el legítimo uso de bienes de quienes reciben su protección. Es importante destacar que este propósito se lleva a cabo sin interferir con los derechos y las libertades públicas de la ciudadanía, ni invadir la competencia de las autoridades administrativas y judiciales. En otras palabras, la seguridad y vigilancia privada se enfocan en proteger a las personas y sus bienes, siempre dentro del marco de la legalidad y el respeto a los derechos y las libertades públicas.

El Decreto Ley 356 de 1994, en su Capítulo III Servicio de Asesoría, Consultoría e Investigación de Seguridad, y en los artículos 60, 61 y 62, establece la obligatoriedad de obtener una licencia de funcionamiento o credencial expedida por la Supervigilancia. Esta licencia es requerida para cualquier persona natural o jurídica que desee ofrecer servicios remunerados de asesoría, consultoría o investigación en seguridad, así como otros servicios similares relacionados con la vigilancia o seguridad privada a terceros.

La regulación tiene como objetivo garantizar la calidad y legalidad de los servicios ofrecidos en este ámbito, así como asegurar que los prestadores cuenten con las capacidades necesarias para desempeñar sus labores de manera adecuada y dentro del marco legal establecido. En el contexto del artículo 3 del Decreto Ley 356 de 1994, se establece que el servicio de vigilancia debe ser prestado exclusivamente por empresas autorizadas por el Estado. El propósito principal de esta disposición es proteger a la ciudadanía de prácticas inadecuadas en la prestación del servicio de seguridad, evitando el incumplimiento de los requisitos legales y las condiciones de calidad.

Es importante destacar que la Supervigilancia es la entidad encargada de regular y supervisar a las empresas que ofrecen servicios de vigilancia y seguridad privada. Para operar en este ámbito, las empresas deben obtener una licencia de funcionamiento emitida por dicha entidad, medida que tiene como objetivo garantizar que las empresas prestadoras de servicios cumplan con los requisitos necesarios para ofrecer un servicio de calidad, dentro del marco legal, y asegurar la protección de los bienes y las personas bajo su resguardo (Artículo 3, Decreto Ley 356 de 1994).

Ahora bien, el superintendente de Vigilancia y Seguridad Privada hace parte del orden administrativo y es una autoridad instituida para ejercer inspección y seguimiento en el sector de la seguridad privada, tal como lo

establece el Decreto Ley 356 de 1994. En este sentido, el Estado delega a los particulares la prestación de servicios de seguridad, bajo su control y vigilancia ejercidos a través de la Supervigilancia.

Cabe resaltar que las empresas de seguridad privada en Colombia desempeñan funciones de protección para sus clientes y ciudadanos en cuanto a su vida, honra y bienes, de acuerdo con el servicio contratado. Esta actividad se encuentra en consonancia con el artículo 2 de la Constitución Política, según el cual el Estado tiene la responsabilidad de proteger a todos sus habitantes.

Con base en lo expuesto en los párrafos anteriores, la dirección general de la seguridad en Colombia está a cargo del presidente de la República. Según lo estipulado en la Constitución Política, en su artículo 189, numeral 3, una de las funciones del presidente es “dirigir la Fuerza Pública y disponer de ella como Comandante Supremo de las Fuerzas Armadas de la República”.

Así mismo, corresponde al presidente de la República actuar como jefe de Estado, jefe de Gobierno y suprema autoridad administrativa. En el numeral 22 del artículo constitucional 189, se establece que una de las funciones del presidente de la República es ejercer la inspección y vigilancia de la prestación de los servicios públicos. Es importante destacar que las actividades de vigilancia y seguridad son consideradas servicios públicos y están sujetas al control de la Supervigilancia.

Debe señalarse que en el año 2006 se llevó a cabo una reorganización de la estructura de la Supervigilancia, mediante la expedición del Decreto 2355. Con esta medida, se buscó mejorar la eficiencia y la eficacia en el control, la vigilancia y la regulación de las empresas que prestan servicios de vigilancia y seguridad privada en el país. Es importante destacar que esta reorganización también tuvo como objetivo fortalecer la capacidad técnica de la Supervigilancia para cumplir con su función principal de garantizar la protección de los derechos y las libertades de la comunidad (Decreto 2355 de 2006).

En ese sentido, desde su naturaleza jurídica, la Supervigilancia continúa adscrita al Ministerio de Defensa Nacional. Al ser un organismo del orden nacional, ejerce control e inspección en servicios como vigilancia y seguridad en todas sus modalidades, transporte de valores, blindajes para vigilancia y seguridad privada, servicios comunitarios, servicios especiales

de vigilancia y seguridad privada, así como capacitación y entrenamiento en vigilancia y seguridad privada.

Uniformes de los servicios de vigilancia y seguridad privada y equipos

Regulando el uso de armas de fuego, recursos humanos, animales, tecnología, vehículos y cualquier otro medio autorizado por la Supervigilancia, el Decreto 1979 de 2001 establece las normas relacionadas con los uniformes y equipos necesarios para el personal que presta servicios de vigilancia y seguridad privada. Este decreto es fundamental para garantizar la seguridad y protección adecuadas de los bienes y las personas que están bajo la responsabilidad de estos prestadores de servicios en el desarrollo de sus actividades (Decreto 1979 de 2001). Por su parte, el decreto define los uniformes como “el conjunto de prendas establecidas para el uso obligatorio durante el tiempo y el lugar de prestación del servicio, del personal de vigilancia y seguridad privada masculino y femenino”.

Además, de acuerdo con el Decreto 1979 de 2001, la Supervigilancia tiene la facultad de establecer, mediante resolución de carácter obligatorio, las características y requisitos que deben cumplir los uniformes y distintivos utilizados por el personal de vigilancia y seguridad privada. Estos requisitos incluyen aspectos como el diseño, los materiales, los colores y las condiciones de uso. Es importante destacar que estos uniformes y distintivos están reservados exclusivamente para el personal de vigilancia y seguridad privada, y no pueden ser utilizados por personal de otras empresas o entidades (Art. 4, Decreto 1979 de 2001). Igualmente, el artículo 7 regula el suministro de los uniformes para el personal de vigilancia y seguridad privada, estableciendo que serán suministrados de forma gratuita por el respectivo servicio de vigilancia y seguridad privada, de conformidad con lo dispuesto por el artículo.

La norma en comento instituye que los diseños, colores, materiales, condiciones de uso y especificaciones de los uniformes y distintivos utilizados por el personal de vigilancia y seguridad privada serán determinados por la Supervigilancia mediante resolución, la cual será de obligatorio cumplimiento. Cabe destacar que los escoltas a personas, mercancías y vehículos están excluidos de esta norma. También, se establece que los uniformes

del personal de vigilancia y seguridad privada deben ser diferentes a los utilizados por el personal de las Fuerzas Militares y la Policía (Decreto 1979 de 2001).

Es importante señalar que la seguridad es una función pública esencial y el Estado, bajo su control, permite el ejercicio de actividades de vigilancia y seguridad privada a personas naturales o jurídicas, previa autorización y con control de la Supervigilancia. Esto busca garantizar la confianza pública en quienes desempeñan estas labores y asegurar una prestación confiable para toda la ciudadanía.

De otra parte, mediante el Decreto 3222 de 2002 se crean las Redes de Apoyo y Solidaridad Ciudadana. En su artículo 2, se definen como el conjunto de actividades organizadas, canalizadas y lideradas por la Policía Nacional, con la finalidad de captar información sobre hechos, delitos o conductas que afecten o puedan afectar la tranquilidad y la seguridad de la ciudadanía. Su propósito es fortalecer la seguridad ciudadana aprovechando los recursos técnicos y humanos de las personas naturales o jurídicas que prestan los servicios mencionados en el Decreto Ley 356 de 1994, Estatuto de Vigilancia y Seguridad Privada (Decreto 3222 de 2002). Lo anterior tiene como objetivo complementar las actividades de vigilancia y seguridad privada con la cooperación de los ciudadanos, además de fortalecer las acciones para el mantenimiento del orden público con la Fuerza Pública.

Las empresas de vigilancia y seguridad privada deben ser muy cuidadosas en la selección del personal que contratan para la prestación de servicios. Es importante asegurarse de que sean personas honestas y honradas, además de realizar un seguimiento y control de sus acciones para prevenir que los servicios de vigilancia y seguridad privada sean utilizados como instrumento para la realización de actos ilegales, como el lavado de activos, la financiación del terrorismo, el tráfico de estupefacientes u otras conductas delictivas que puedan poner en peligro la reputación del sector empresarial de la seguridad privada.

Normas que protegen la seguridad de las personas y su relación con la seguridad pública

La seguridad es un bien público al que todos los ciudadanos tienen derecho en igualdad de condiciones. Antes, se creía que el tema de la seguridad era

exclusivamente responsabilidad de las Fuerzas Militares y la Policía Nacional. Sin embargo, esto llevó a la creación de una cultura de seguridad en la que surge la necesidad de una acción conjunta entre la Fuerza Pública y las autoridades civiles, involucrando a las empresas de vigilancia y seguridad privada. De esta manera, se crearon las Redes de Apoyo y Solidaridad Ciudadana.

Ahora bien, según el Decreto 3222 de 2002, las Redes de Apoyo y Solidaridad Ciudadana se definen como el conjunto de actividades organizadas, canalizadas y lideradas por la Policía Nacional, con el objetivo de recopilar información sobre hechos, delitos o conductas que afecten o puedan afectar la tranquilidad y la seguridad. Estas redes aprovechan los recursos técnicos y humanos de las personas naturales o jurídicas que prestan servicios de vigilancia y seguridad privada.

Es importante destacar que las Redes de Apoyo y Solidaridad Ciudadana tienen un objetivo específico, tal como lo establece el Artículo 5 del Decreto 3222 de 2002:

Entrega de información. Las personas, empresas y servicios descritos en el artículo 4 del Decreto-ley 356 de 1994 tendrán el deber de designar uno o más coordinadores responsables de suministrar a la Policía Nacional, de manera inmediata, la información relacionada con hechos que puedan perturbar la tranquilidad y seguridad, así como los medios técnicos que permitan la prevención de estos. (p. 1)

De esa norma se destaca cómo las Redes de Apoyo y Solidaridad Ciudadana se articulan con los servicios de vigilancia y seguridad privada y con la Policía Nacional para prevenir y evitar la comisión de delitos. La forma en que funcionan se da de tal manera que cuando se presenta algún acontecimiento que altere la seguridad ciudadana, de acuerdo con el Decreto 3222 de 2002 y la Circular 051 de 2007 de la Supervigilancia, se aprovechan los recursos técnicos y humanos de las personas naturales o jurídicas que prestan servicios de seguridad privada, tal como lo establece el Decreto Ley 356 de 1993.

De acuerdo con lo señalado, los guardas que se encuentran en cada uno de los puestos de servicio, ya sea en sectores residenciales, comerciales, empresariales, bancarios u otros, se comunican con el radiooperador de su

empresa de vigilancia. Este último valida la información, se comunica con la central de la Policía y envía las patrullas de vigilancia para atender el caso.

Además, en cada Red de Apoyo y Solidaridad Ciudadana habrá un representante de las empresas de vigilancia, denominado “padrino” de la red. Su función es servir como enlace entre los servicios de vigilancia y seguridad privada y el coordinador de la red de apoyo de la Policía Nacional. La red está compuesta por un grupo de coordinaciones en unidades descentradas de la Policía (Comandos de Metropolitanas y Departamentos de Policía), donde existen servicios de vigilancia y seguridad privada. Estas coordinaciones están supervisadas por oficiales y suboficiales encargados de coordinar este programa, quienes interactúan de manera permanente con los delegados de los servicios de vigilancia y seguridad privada.

Además, esta integración permite dinamizar la vigilancia y la seguridad privada mediante capacitaciones por parte de la Policía Nacional, inspecciones a las empresas de vigilancia y seguridad privada, reuniones con los gerentes de las empresas, y sensibilización y motivación al personal de vigilantes. Se promueve el lema de que el vigilante no solo debe mirar hacia adentro, sino también hacia afuera y colaborar en la seguridad de su entorno.

En este orden de ideas, la red creada para suministrar información a la Policía Nacional ha demostrado resultados favorables en todo el país. La información entregada ha permitido la captura de delincuentes, la recuperación de vehículos robados, la incautación de drogas y la prevención de actos terroristas. Así mismo, la relevancia de esta red radica en su capacidad para obtener y canalizar información precisa y oportuna que contribuya a prevenir, evitar y disminuir la comisión de delitos, especialmente aquellos relacionados con el robo de vehículos, la incautación de drogas y la prevención de actos terroristas.

En síntesis, las Redes de Apoyo y Solidaridad Ciudadana han permitido el mejoramiento de la percepción de seguridad gracias al vínculo efectivo y visible que existe entre los guardas de seguridad y los miembros de la Policía Nacional. También, fomentan una cultura de participación ciudadana entre la comunidad y la Policía Nacional, con el fin de minimizar el riesgo de violencias, delitos y contravenciones en su jurisdicción. A su vez, promueven, instruyen y acompañan la conformación y el fortalecimiento del programa.

Con el Decreto 3222 de 2002, el concepto del manejo de la seguridad en Colombia cambió de enfoque. Antes, se creía que el tema de la defensa y la seguridad era exclusivamente responsabilidad de las Fuerzas Militares y la Policía Nacional. Sin embargo, esta norma creó la cultura de la propia seguridad, y la necesidad de una acción conjunta entre la Fuerza Pública, la comunidad y las autoridades civiles. En este enfoque, la seguridad es un bien público al cual el ciudadano tiene derecho, así como el deber de participar en su apoyo y construcción como estrategia para prevenir y evitar la comisión de delitos, además de acercar a los mandatarios locales y otros actores urbanos con el ciudadano en temas de seguridad.

Estatuto de Vigilancia y Seguridad Privada, Decreto Ley 356 de 1994 y sus decretos reglamentarios

Para el sector de la seguridad en Colombia, el Decreto Ley 356 de 1994 ha sido el documento más importante desde el surgimiento de la Constitución Política de 1991. Este decreto contiene el Estatuto de Vigilancia y Seguridad Privada, que establece toda la normatividad que deben cumplir y aplicar las empresas que deseen prestar servicios de este tipo y que estarán reguladas por la Supervigilancia.

Dentro del sector de la vigilancia y seguridad privada, es relevante mencionar que la obtención de la licencia de funcionamiento es un requisito obligatorio establecido por la Supervigilancia en el Decreto Ley 356 de 1994, el cual establece los parámetros que deben cumplir las empresas del sector para poder ofrecer servicios de vigilancia y seguridad. Es importante destacar que estas empresas tienen la facultad de ofrecer sus servicios tanto al sector público como al sector privado, contribuyendo así a la seguridad y a la tranquilidad de las personas y organizaciones en general.

Así mismo, el Decreto Ley 356 de 1994 regula diversos aspectos relacionados con el campo de aplicación de la vigilancia y la seguridad privada: los medios para prestar este servicio, la apertura de sucursales y agencias, la utilización de instalaciones y equipos para la vigilancia, la capacitación y el entrenamiento, el armamento y las municiones, entre otros.

Desde la promulgación del Decreto Ley 356 de 1994, en su artículo 7, se estableció que las empresas de vigilancia y seguridad privada deben tener

una estructura organizacional adecuada y funcional que les permita cumplir con sus objetivos y responsabilidades de manera eficiente. Además, se requiere que estas empresas tengan un sistema de control interno que garantice la eficacia y transparencia en la gestión de los recursos, así como el cumplimiento de las normas y regulaciones aplicables. De igual modo, el artículo 7 también establece que las empresas de seguridad privada cuenten con personal idóneo y capacitado para desempeñar sus funciones, y deben proporcionar a sus empleados los medios necesarios para cumplir con sus responsabilidades de manera eficiente y segura.

A su vez, en el artículo 14 se establece que las compañías de vigilancia y seguridad privada están obligadas a presentar un informe detallado sobre el estado de la empresa, sus sucursales o agencias y sobre el equipo con el que cuentan para prestar servicios de seguridad. Este informe es necesario para la renovación de la licencia de funcionamiento de la empresa. Además, las empresas de seguridad privada deben garantizar el manejo adecuado de la seguridad social de sus empleados, y para la renovación de la licencia de funcionamiento tienen que presentar los paz y salvo de los pagos a un fondo de cesantías y de los aportes parafiscales correspondientes.

En función de lo planteado, se observa que la seguridad y vigilancia, como actividad primordial de bienestar, es un servicio público. La Corte Constitucional, mediante la Sentencia C-572 de 1997, sostuvo que la seguridad es un servicio público primario y, como tal, está sometido al régimen jurídico establecido por la ley, de acuerdo con lo señalado en el inciso 2 del artículo 365 de la Constitución Política. Además, por ser un servicio público, la seguridad puede ser prestada por el Estado directa o indirectamente, y por comunidades organizadas o particulares, según lo dispone el artículo 365 constitucional.

Sin embargo, las necesidades para enfrentar a la delincuencia y a las organizaciones terroristas implican nuevos retos en seguridad, y la norma no puede quedarse estancada en el tiempo. Los procesos normativos no suelen avanzar con la rapidez que lo hace la tecnología, y aumentan las necesidades de la sociedad y las empresas en materia de seguridad. Esto ha llevado a que el Estatuto de Vigilancia y Seguridad Privada, Decreto Ley 356 de 1994, próximo a cumplir treinta años, haya sufrido actualizaciones y modificaciones en los últimos años, lo cual ha llevado a la expedición de varios decretos de reforma.

A continuación, se presenta una síntesis de las principales reglamentaciones que se le han hecho al Decreto Ley 356 de 1994. Se destaca que a los servicios especiales de vigilancia y seguridad privada y a los servicios comunitarios de vigilancia y seguridad privada no se les permite prestar sus servicios a terceros, según lo establece el Decreto 2974 de 1997. Es fundamental destacar que las juntas de acción comunal y las empresas comunitarias y cooperativas pueden unirse para prestar servicios de vigilancia y seguridad privada a sus asociados o miembros, con el objetivo de contribuir a la seguridad en el área donde se encuentren.

Así mismo, aunque estas entidades tienen la capacidad discrecional para elegir la prestación de los servicios, es importante mencionar que la norma establece que solo podrán actuar en las modalidades de vigilancia fija y/o móvil, y que su ámbito de acción se limitará al área autorizada para el servicio. En otras palabras, estas entidades tienen la facultad de unirse para ofrecer servicios de seguridad privada a sus miembros, pero deben cumplir con las limitaciones y condiciones establecidas por la normativa, con el fin de garantizar el cumplimiento de las disposiciones legales y la protección de personas y bienes en el área autorizada.

A su vez, deberán cumplir con los requisitos establecidos en el artículo 2 del Decreto 2974 de 1997 para obtener la licencia de funcionamiento como Servicio Especial de Vigilancia y Seguridad Privada. La Supervigilancia, para la expedición de la licencia, tendrá en cuenta criterios como los siguientes: que el solicitante sea una persona jurídica de derecho público o privado previamente constituida, que desarrolle actividades con o sin ánimo de lucro, que el propósito de la solicitud sea proveer la seguridad de las actividades que realiza la persona jurídica solicitante en desarrollo de su objeto, y que la seguridad sea brindada en el área donde se desarrollen algunas de las actividades de la persona jurídica solicitante.

También, se reglamenta el Estatuto de Vigilancia y Seguridad Privada. Con el Decreto 2187 de 2001, se hace énfasis en la protección que se presta a través de escoltas con armas de fuego o de servicios de vigilancia y seguridad privada no armados a personas, vehículos, mercancías o cualquier otro objeto durante su desplazamiento, así como en prevenir, detener, disminuir o disuadir las amenazas que afecten o puedan afectar la vida, la integridad personal y los bienes de las personas que reciban la protección o custodia que les brindan los servicios de vigilancia y seguridad privada.

Ahora bien, el vigilante, considerado así en el desempeño de su labor, puede utilizar cualquier medio que sirva para lograr la finalidad de la actividad que se le encomendó, ya sean armas de fuego, medios tecnológicos, caninos, bastones de mando, vehículos, comunicaciones, armas no letales o cualquier otro elemento debidamente autorizado por la Supervigilancia. Así mismo, la prestación del servicio puede cubrir un lugar fijo o un área delimitada del sitio donde se encuentren los bienes y las personas que se pretenden proteger o custodiar.

Además, se señala que la persona natural, denominada vigilante o escolta de seguridad, necesariamente debe prestar su labor a través de un servicio de vigilancia y seguridad privada. Estas empresas deben cumplir con todos los requisitos exigidos por la Supervigilancia para prestar sus servicios. Los notarios se abstendrán de autorizar o dar fe de escrituras o instrumentos públicos en los que se indique la creación de servicios de vigilancia y seguridad privada cuando no se allegue para su protocolización la autorización previa de la Supervigilancia. Se destaca que la autorización previa para la constitución de una empresa no la habilita para prestar servicios de vigilancia y seguridad privada hasta tanto no se le otorgue la licencia de funcionamiento.

Por su parte, el Decreto 3222 de 2002 reglamenta parcialmente el Estatuto de Vigilancia y Seguridad Privada en lo que respecta a las Redes de Apoyo y Solidaridad Ciudadana. Estas redes son el conjunto de actividades organizadas, canalizadas y lideradas por la Policía Nacional que tienen la finalidad de captar información sobre hechos, delitos o conductas que afecten o puedan afectar la tranquilidad y la seguridad, aprovechando los recursos técnicos y humanos que poseen las personas naturales o jurídicas que prestan los servicios de vigilancia y seguridad privada a los que se refiere el Decreto Ley 356 de 1994.

Así mismo, la norma establece en su artículo 5 que las personas, empresas y servicios de vigilancia tendrán la obligación de designar uno o más coordinadores responsables de suministrar a la Policía Nacional, de manera inmediata, la información relacionada con hechos que puedan perturbar la tranquilidad y la seguridad, así como los medios técnicos que permitan su prevención.

Lo más importante a destacar de esta norma es el aprovechamiento de los recursos humanos y técnicos, como las cámaras de seguridad ubicadas

en conjuntos residenciales, centros comerciales y empresas que dan hacia la calle, las cuales captan muchas veces hechos delictivos que son información indispensable para las investigaciones llevadas a cabo por las autoridades de policía. Esta información sirve como prueba en un proceso penal y debe ser puesta a disposición de la autoridad competente de forma inmediata.

Igualmente, el artículo 6 del Decreto 3222 de 2002 señala que, en el marco de la coordinación necesaria para la operatividad de las Redes de Apoyo y Seguridad Ciudadana, la Supervigilancia suministrará a la Policía Nacional, en formato magnético, la información que posea en sus bases de datos relacionada con el personal vinculado a los servicios de vigilancia y seguridad privada, los medios autorizados y el registro de equipos para la vigilancia y seguridad privada.

Otras regulaciones posteriores al Decreto Ley 356 de 1994, como el caso del Decreto 2355 de 2006, hacen hincapié en que a la Supervigilancia le corresponde velar por que aquellos que prestan servicios de vigilancia y seguridad privada mantengan de manera permanente los más altos niveles de eficiencia técnica y profesional en la prestación del servicio.

Sumado a lo anterior, el decreto establece las reglas y los requisitos que las empresas de seguridad privada deben cumplir para obtener su autorización y operar en el mercado. Así mismo, establece sus obligaciones en términos de capacitación y entrenamiento de su personal, adopción de medidas de seguridad para la protección de personas y bienes, gestión de riesgos, y prevención de accidentes y siniestros, entre otros aspectos relacionados con la seguridad privada.

En particular, el artículo 2 del Decreto 2355 de 2006 tiene como objetivo principal garantizar la confianza pública en la industria y en los servicios de seguridad privada mediante la supervisión de la Supervigilancia. Con este propósito, la superintendencia debe asegurarse de que solo las empresas de vigilancia autorizadas ejecuten estas actividades exclusivas. En otras palabras, la misión principal de la Supervigilancia es garantizar la prestación confiable de los servicios de vigilancia y seguridad privada y el cumplimiento de la normativa aplicable, lo cual implica evitar el ejercicio ilegal de estas actividades por parte de personas no autorizadas.

Por otro lado, el Artículo 3 del Decreto 2355 de 2006 establece que la Supervigilancia es responsable de realizar la inspección, vigilancia y control

de los servicios de vigilancia y seguridad en todas sus modalidades. Además de los servicios de vigilancia y seguridad privada, la superintendencia también supervisa el transporte de valores, los servicios de blindaje para vigilancia y seguridad privada, los servicios comunitarios y especiales de vigilancia y seguridad privada, así como la capacitación y el entrenamiento en vigilancia y seguridad privada.

En resumen, la Supervigilancia es la entidad encargada de garantizar que los servicios de vigilancia y seguridad privada se presten adecuadamente y cumplan con la normativa vigente en todas sus modalidades. Para ello, lleva a cabo la inspección, vigilancia y control de todas las actividades relacionadas con estos servicios, incluyendo la capacitación y el entrenamiento del personal que los presta.

Además, de acuerdo con lo establecido en el artículo 4 del Decreto 2355 de 2006, la Supervigilancia establece los criterios técnicos y jurídicos que facilitan el cumplimiento de las empresas de vigilancia y verifica el cumplimiento de las normas existentes. Con este fin, realiza visitas de inspección a las empresas que prestan servicios de vigilancia y seguridad privada.

Es importante destacar que el espíritu del Decreto 2355 de 2006 es garantizar el cumplimiento de las normas legales y los procedimientos para la adecuada prestación de los servicios de vigilancia y seguridad privada. También, busca asegurar que, en el ejercicio de estas actividades, se respeten los derechos y las libertades de la comunidad, y establece medidas correctivas y sanciones en los casos en que se violen las normas que regulan los servicios de vigilancia y seguridad privada o se ejerza esta actividad sin las autorizaciones legales correspondientes.

Por otra parte, desde el punto de vista contractual, las empresas de vigilancia y seguridad privada asumen el compromiso de aplicar los parámetros legales, analizar el riesgo y ejecutar los protocolos de operación para garantizar la calidad en la prestación del servicio. Su labor consiste en mantener la seguridad en sectores residenciales, comerciales y financieros, y en proteger a personas, bienes e infraestructuras de establecimientos públicos o privados, salvaguardándolos de riesgos como el hurto, la vulneración de información y los delitos informáticos, entre otros.

Es importante destacar que, en los contratos de vigilancia, las empresas tienen una obligación de medio, lo cual significa que se comprometen a utilizar todos los medios necesarios para obtener un resultado que no se

garantiza. El resultado en sí mismo no forma parte de la prestación debida, y a menos que exista una omisión o falla en la prestación del servicio de acuerdo con las obligaciones establecidas en el contrato, las empresas no tienen la obligación de responder.

En el caso de las empresas de vigilancia que prestan sus servicios en conjuntos residenciales, es común que haya hurtos y que los residentes presenten reclamaciones y demandas. En este proceso, los residentes deben demostrar que hubo una negligencia por parte de la empresa de seguridad al prestar el servicio y que la consecuencia fue un daño o pérdida.

Por lo tanto, las empresas de vigilancia y seguridad privada están limitadas a cumplir con las responsabilidades establecidas en los manuales de operación y protocolos de seguridad que se acuerdan en los contratos con los conjuntos residenciales. La Resolución 2946 de 2010 estipula el régimen sancionatorio por el incumplimiento de estas normas. En caso de ser responsables por omisión o acción, podrían ser requeridas para responder económicamente por el hurto de un bien, tanto en zonas comunes como privadas, ante su cliente (edificio o conjunto). Además, las responsabilidades del servicio de seguridad están contempladas en el Decreto Ley 356 de 1994, el cual fue reglamentado nuevamente en 2015 por el Decreto Único Reglamentario 1070 de 2015.

En este sentido, el artículo 2 del Decreto Ley 356 de 1994 define el servicio de vigilancia y seguridad privada como un conjunto de actividades remuneradas realizadas por personas naturales o jurídicas con el objetivo de prevenir o detener perturbaciones a la seguridad y tranquilidad tanto en lo que respecta a la vida como a los bienes propios o de terceros. Esta definición también incluye la fabricación, instalación, comercialización y uso de equipos de vigilancia y seguridad privada, y blindajes y transporte destinados a estos fines.

Además, en el artículo 74 del Decreto Ley 356 de 1994 se establecen las obligaciones y los deberes que las empresas de vigilancia y seguridad privada deben cumplir para prestar el servicio de vigilancia. Esto incluye mantener altos niveles de eficiencia técnica y profesional, contribuir a la prevención del delito, colaborar con las autoridades del país, y cumplir con las normas legales y los procedimientos establecidos por el Gobierno nacional, así como las órdenes e instrucciones impartidas por la Supervigilancia.

Así mismo, el Decreto 2355 de 2006 establece que es responsabilidad de la Supervigilancia expedir licencias de funcionamiento, credenciales y permisos a los prestadores de servicios de vigilancia y seguridad privada en Colombia. Esta tarea se lleva a cabo de acuerdo con el artículo 4, numeral 2, del decreto mencionado. El objetivo de expedir tales licencias, credenciales y permisos es garantizar que las empresas que ofrecen servicios de vigilancia y seguridad privada en el país cumplan con los requisitos legales y normativos necesarios para operar de manera adecuada y segura.

De esta manera, la Supervigilancia desempeña un papel fundamental en la regulación y el control de los servicios de vigilancia y seguridad privada en Colombia, y así contribuyen a asegurar la confianza pública en esta industria y en los servicios que se ofrecen a la ciudadanía. Además, una de las funciones de la Supervigilancia es vigilar el cumplimiento de las disposiciones legales que regulan el servicio de vigilancia y seguridad privada, como se establece en el artículo 4, numeral 14, del Decreto 2355 de 2006. Así mismo, los ciudadanos pueden acudir a esta entidad para presentar reclamaciones y quejas contra las empresas de vigilancia.

En este orden de ideas, en un fallo emitido el 15 de septiembre de 2011, 000-2004-00395 el Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Primera (radicado 25000-23-24--01), subrayó que la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada posee la autorización para inspeccionar de manera periódica el cumplimiento de los deberes y las obligaciones, así como el respeto de los principios establecidos en el artículo 74 del Decreto Ley 356 de 1994, por parte de las empresas que ofrecen servicios de vigilancia y seguridad privada (Consejo de Estado, 2011).

Igualmente, en el año 2006, la Supervigilancia expidió la Resolución 2852, la cual unifica el régimen de vigilancia y seguridad privada. Esta resolución establece aspectos como la constitución previa de las empresas, las licencias y renovaciones, la capacitación y el entrenamiento en vigilancia y seguridad privada, el adiestramiento canino, los requisitos para obtener credenciales de identificación, los diseños, colores y especificaciones de los uniformes y distintivos utilizados por el personal, los equipos y medios tecnológicos para la vigilancia y seguridad privada, el control e inspección, el régimen de quejas, el régimen sancionatorio y las disposiciones comunes.

Con la Ley 1539 de 2012, se establece que las personas naturales que estén vinculadas a los servicios de vigilancia y seguridad privada, y que

deban portar o tener armas de fuego, deben obtener el certificado de aptitud psicofísica para el porte y tenencia de armas de fuego. Este certificado tiene una vigencia de un año y es expedido por la Administración de Riesgos Profesionales (ARP) a la cual está afiliado el trabajador. El incumplimiento de esta obligación puede resultar en sanciones por parte de la Supervigilancia, quien también es competente para adelantar y controlar las investigaciones administrativas. Para evitar trámites fraudulentos, la expedición de este certificado se realiza bajo los protocolos de un sistema integrado de seguridad, y las instituciones especializadas manejan una base de datos a la cual tienen acceso las seccionales de la Supervigilancia.

El Decreto 1075 de 2015 tiene como finalidad recopilar la normativa emitida por el Gobierno nacional para regular al sector defensa y garantizar la correcta aplicación de las leyes. Esta compilación se realiza mediante las facultades reglamentarias otorgadas por el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política. El decreto busca establecer un marco normativo claro y coherente que permita la adecuada gestión de las actividades relacionadas con la defensa en el país. Además, incluye al Ministerio de Defensa Nacional y a sus entidades adscritas y vinculadas.

Así mismo, el Ministerio de Defensa Nacional tiene la responsabilidad de orientar, controlar y evaluar el ejercicio de las funciones de los organismos y entidades que conforman el Sector Administrativo de la Defensa Nacional, sin perjuicio de sus potestades de decisión y su participación en la formulación de políticas y programas sectoriales, así como en su ejecución.

En cuanto a la reglamentación del Decreto 2535 de 1993, el artículo 2.2.4.1.1 establece cuáles son las armas autorizadas para los miembros de los organismos nacionales de seguridad o cuerpos oficiales armados de carácter permanente creados o autorizados por la ley. Por su parte, el artículo 2.2.4.1.2 permite que el Comité de Armas del Ministerio de Defensa Nacional autorice el porte de armas de uso restringido, en cumplimiento de ciertas condiciones establecidas en el Decreto 2535 de 1993. Además, el artículo 2.6.1.1.3.1.1 del Decreto 1070 de 2015 señala que los servicios de vigilancia y seguridad privada tienen como objetivo prevenir, detener, disminuir o disuadir amenazas que afecten o puedan afectar la vida, los bienes y la integridad personal.

La Ley 1920 de 2018 establece un marco jurídico para la inspección, control y vigilancia de las cooperativas especializadas de vigilancia

y seguridad privada, así como para el adecuado desempeño del personal operativo de vigilancia. Así mismo, en su artículo 3 otorga funciones y facultades a la Supervigilancia, en concordancia con lo establecido en el Artículo 36 de la Ley 454 de 1998. El Consejo de Estado, Sala Plena de lo Contencioso Administrativo, en la Sentencia C-740 del 17 de julio de 2001, declaró que la Supervigilancia es competente para conocer todos los trámites relacionados con los entes cooperativos vigilados, incluyendo la aprobación y reforma de estatutos, el reconocimiento de personería jurídica y el registro de órganos de administración y control.

Con el Decreto 1588 de 2021, el Ministerio de Defensa Nacional reglamentó el seguro de vida colectivo, creado por el artículo 5 de la Ley 1920 de 2018, que deben contratar los prestadores de servicios de vigilancia y seguridad privada con aseguradoras colombianas para amparar a su personal operativo. La norma define al personal operativo como el conjunto de personas que para ejercer dicha actividad operante haya realizado y cumplido satisfactoriamente los requisitos del curso de fundamentación que componen la estructura de la capacitación y el entrenamiento en vigilancia y seguridad privada, impartidos por las escuelas o departamentos de capacitación y entrenamiento en vigilancia y seguridad privada, autorizados por la Supervigilancia, en cualquiera de los ciclos de formación como vigilante, escolta, operador de medios tecnológicos, manejador canino o supervisor.

Así mismo, el Decreto 1588 de 2021 establece que los prestadores de servicios de vigilancia y seguridad privada, según su artículo 2.6.1.1.12.1.3, están obligados a contar con preparación técnica especializada, la cual debe ser registrada y acreditada ante la Supervigilancia. Además, este decreto establece la obligación de contratar un seguro de vida colectivo para todos los prestadores de servicios de vigilancia y seguridad privada, abarcando a todas las empresas de este sector en todas sus modalidades.

Este seguro de vida colectivo tiene como finalidad amparar al personal operativo vinculado a los prestadores de servicios de vigilancia y seguridad privada que estén registrados y acreditados ante la Supervigilancia. El seguro presenta las siguientes características: es obligatorio, colectivo, contratado anualmente y expedido bajo la modalidad no contributiva, con el beneficiario a título gratuito. El riesgo del seguro comienza a partir de las veinticuatro horas del día en que se perfeccione el contrato respectivo.

Por otro lado, el Decreto 1565 de 2022 introduce cambios importantes en la capacitación y el entrenamiento en el sector de vigilancia y seguridad privada. En este decreto, el Ministerio de Defensa Nacional tiene la responsabilidad de regular y supervisar los procesos de enseñanza y actualización de conocimientos en este ámbito. Así mismo, el decreto regula de manera detallada la capacitación y el entrenamiento que deben recibir los profesionales de la vigilancia y seguridad privada, incluyendo aspectos como la duración de los cursos, los contenidos mínimos y los requisitos que deben cumplir los instructores y los centros de formación. Estas medidas buscan mejorar la calidad de los servicios prestados por el sector y garantizar un alto nivel de profesionalismo en todas las actividades relacionadas con la seguridad privada.

Es importante destacar que el decreto adiciona una sección al Capítulo I del Título 1 de la Parte 6 del Libro 2 del Decreto 1070 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa. Esta sección se relaciona con la capacitación y el entrenamiento en vigilancia y seguridad privada (artículos 63 y 66 del Decreto Ley 356 de 1994), entendidos de forma genérica como los conocimientos y destrezas que debe tener el personal operativo en ejercicio de su función, así como la actividad específica que desarrollan las escuelas y departamentos de capacitación y entrenamiento en vigilancia y seguridad privada para la enseñanza, capacitación, entrenamiento y actualización de conocimientos relacionados con la vigilancia y seguridad privada.

Siguiendo esta línea, el Decreto 1565 de 2022 busca que las empresas de vigilancia ofrezcan sus servicios con los más altos niveles de calidad y eficiencia. En este sentido, la Supervigilancia tiene la responsabilidad de controlar, inspeccionar y vigilar el contenido y el desarrollo de los cursos de capacitación y entrenamiento ofrecidos por las Escuelas y Departamentos de Capacitación y Entrenamiento en Vigilancia y Seguridad Privada, con lo que puede autorizar o negar la oferta de estos, previo estudio respectivo.

Por último, es importante señalar que el adiestramiento y la formación en vigilancia y seguridad privada, según lo dispuesto en el Decreto 2535 de 1993, no pueden incluir técnicas o tácticas militares o terroristas, ni la organización, instrucción o equipamiento de individuos en tácticas de guerra, ya que esto es responsabilidad exclusiva de las Fuerzas Militares, legalmente constituidas por el Estado. En otras palabras, la capacitación y el

entrenamiento en vigilancia y seguridad privada deben centrarse en técnicas y procedimientos apropiados y específicos para el ámbito de la seguridad, y no en estrategias de combate militar o terrorista.

Conclusiones

La seguridad privada en Colombia ha sido objeto de regulaciones por parte del Estado desde hace varias décadas. La normativa que rige la actividad de vigilancia y seguridad privada ha evolucionado con el tiempo, en un intento por garantizar una mayor profesionalización de los servicios ofrecidos por las empresas del sector. En este capítulo, se analizaron las principales normas que regulan la actividad de seguridad privada en Colombia y se hizo un breve repaso por su evolución histórica.

El marco normativo que regula la seguridad privada en Colombia es complejo, ya que abarca diferentes niveles y tipos de normas. En primer lugar, se encuentra la Constitución Política de 1991, que establece en su artículo 218 que el Estado tiene la responsabilidad de garantizar la seguridad ciudadana. A su vez, la Ley 62 de 1993 estableció a la Supervigilancia como entidad encargada de supervisar y controlar la actividad de las empresas de vigilancia y seguridad privada en el país. Esta ley reconoció la importancia de regular y garantizar la calidad de los servicios de seguridad privada, estableciendo los deberes y las responsabilidades de las empresas y su personal operativo.

La creación de la Supervigilancia fue un hito importante en la regulación de la seguridad privada en Colombia. Se le otorgó a esta entidad la facultad de emitir licencias de funcionamiento, verificar el cumplimiento de las normas, imponer sanciones en caso de incumplimiento y garantizar el adecuado desarrollo de la actividad en el marco legal establecido. Se definió que la vigilancia y seguridad privada es una actividad complementaria a la seguridad pública y que su objetivo es proteger a las personas, los bienes y las instalaciones.

Por su parte, el Decreto Ley 356 de 1994 es de gran importancia para el sector de la seguridad en Colombia, ya que instaaura las normas y regulaciones fundamentales para la prestación de servicios de vigilancia y seguridad privada en el país. Proporciona un marco legal claro y específico para regular la actividad de vigilancia y seguridad privada en Colombia,

estableciendo los derechos, los deberes y las responsabilidades tanto de las empresas de seguridad como de su personal operativo, con lo que brinda seguridad jurídica y garantiza la protección de los derechos de todas las partes involucradas. Así mismo, fomenta la profesionalización del sector de la seguridad privada al establecer requisitos y estándares mínimos de capacitación, formación y entrenamiento que deben cumplir tanto las empresas de seguridad como su personal operativo. Esta medida contribuye a mejorar la calidad de los servicios ofrecidos, promoviendo la confianza y la eficiencia en el sector.

El Decreto Ley 356 de 1994 también establece la obligación de las empresas de seguridad privada de colaborar con las autoridades competentes, en particular con la Policía Nacional, proporcionando información relevante sobre situaciones que puedan afectar la tranquilidad y la seguridad pública. Esta colaboración fortalece la cooperación entre el sector privado y las instituciones estatales, contribuyendo a la prevención y lucha contra la delincuencia.

Así mismo, es importante resaltar que el Decreto 2355 de 2006 modifica la estructura de la Supervigilancia, con el fin de mejorar los niveles de seguridad y confianza pública mediante la acción coordinada con las diferentes entidades y organismos estatales. La creación de este organismo fue un paso importante en la consolidación de un marco regulatorio para la seguridad privada en Colombia y ha permitido una mayor fiscalización y control sobre las empresas del sector.

Otra norma relevante que regula la actividad de vigilancia y seguridad privada es la Ley 1119 de 2006, por la cual se actualizan los registros y permisos vencidos para el control al porte y tenencia de las armas de fuego. Por su parte, la importancia de que el personal que trabaja en seguridad privada conozca la legislación que rige esta actividad en Colombia es fundamental por varias razones:

Cumplimiento de la normativa: Conocer la legislación vigente permite al personal de seguridad privada estar al tanto de sus derechos y deberes, así como de las obligaciones que deben cumplir tanto a nivel individual como en el desempeño de sus funciones. Esto previene incurrir en acciones ilegales o faltas que puedan tener consecuencias legales.

Protección de los derechos laborales: La legislación en seguridad privada establece derechos laborales específicos para los trabajadores del

sector, como condiciones de trabajo, horarios, descansos, remuneración y seguridad social, entre otros aspectos. Conocer esta normativa permite a los empleados de seguridad privada hacer valer sus derechos y evitar situaciones de abuso o explotación laboral.

Seguridad jurídica: La legislación brinda un marco legal claro y específico que regula las actividades de seguridad privada. Al conocer las leyes y regulaciones, el personal de seguridad tiene un respaldo jurídico que les permite realizar su trabajo de manera adecuada y con seguridad. Además, estar al tanto de la legislación evita incurrir en conductas ilícitas que puedan poner en riesgo su empleo o incluso enfrentar consecuencias penales.

Profesionalización y calidad del servicio: El conocimiento de la legislación de seguridad privada permite al personal tener una formación más sólida y profesional en el ejercicio de sus funciones. Esto contribuye a mejorar la calidad del servicio ofrecido, ya que se trabaja dentro de los parámetros legales y se siguen los estándares y requisitos establecidos. Así mismo, la profesionalización contribuye a generar confianza en los clientes y en la sociedad en general.

En síntesis, es de vital importancia que el personal que trabaja en seguridad privada conozca la legislación que rige esta actividad en Colombia, lo cual les permite cumplir con la normativa vigente, proteger sus derechos laborales, contar con seguridad jurídica y ofrecer un servicio profesional de calidad. El conocimiento de la legislación es fundamental para un desempeño ético, legal y responsable en el ámbito de la seguridad privada.

Capítulo 3

Diferentes normas que regulan la vigilancia y seguridad privada en Colombia: cuestionario de preguntas reflexivas

CÓMO CITAR

López Cortes, D. (2023). Diferentes normas que regulan la vigilancia y seguridad privada en Colombia: cuestionario de preguntas reflexivas. En *Perspectiva jurídica de la seguridad para no abogados: Legislación de la seguridad integral* (pp. 63–83). Escuela de Postgrados de la FAC.

Colección Ciencia y Poder Aéreo N.º 22

**PERSPECTIVA JURÍDICA DE LA
SEGURIDAD PARA NO ABOGADOS:
LEGISLACIÓN DE LA SEGURIDAD INTEGRAL**

ISBN: 978-958-52456-6-2

E- ISBN: 978-958-52456-7-9

<https://doi.org/10.18667/9789585245679>

Bogotá, Colombia

Octubre, 2023

El cuestionario es un instrumento utilizado para obtener información con fines de estudio, investigación o evaluación. Es un medio para recuperar información, y el uso de preguntas es fundamental, ya que fomenta la reflexión y plantea problemas que favorecen el aprendizaje y la aplicación de las normas relacionadas con la vigilancia y seguridad privada. Las preguntas surgieron de los estudiantes durante las clases y de la revisión de la página de la Supervigilancia, en la sección de preguntas frecuentes de los usuarios sobre vigilancia y seguridad privada

¿Un extranjero puede ser socio de una empresa de vigilancia o solo es exclusivo para los nacionales colombianos?

El Decreto Ley 356 de 1994, en su artículo 12, establece que las personas que sean socios de empresas de vigilancia y seguridad privada en Colombia deben ser ciudadanos colombianos y no pueden ser personas jurídicas, es decir que las empresas de seguridad privada solo pueden ser propiedad de individuos colombianos y no de otras empresas o entidades legales. Estas medidas tienen como objetivo garantizar la seguridad nacional y proteger los intereses de Colombia en materia de seguridad privada, evitando así la posible interferencia de personas o empresas extranjeras en ese ámbito.

En relación con lo anterior, es importante destacar que la Corte Constitucional se pronunció diciendo que debe ser así porque se manejan armas de fuego, las cuales son un monopolio del Estado que solo se delega a unos pocos particulares. En el caso de la vigilancia y seguridad privada, se utilizan armas con características especiales; por lo tanto, se ratifica que deben ser ciudadanos colombianos. Ningún Estado en el mundo delega armas de fuego a extranjeros.

Cabe señalar que las empresas de vigilancia constituidas con capital extranjero antes de la expedición del Decreto Ley 356 de 1994 mantuvieron sus derechos adquiridos como sociedades con capital extranjero constituidas anteriormente y quedaron excluidas de dicha restricción. Sin embargo, se estableció que en ningún caso la participación extranjera podría aumentar.

Es importante mencionar el Concepto 220-039137 del 29 de junio de 2010 de la Superintendencia de Sociedades, el cual, según la interpretación

realizada por la Superintendencia de Sociedades, las inversiones extranjeras en los subsectores de la industria de vigilancia y seguridad privada, ya sea por parte de empresas o socios, son consideradas una violación a las disposiciones legales pertinentes y se consideran infracciones al régimen cambiario en esta área. A menos que exista una perspectiva diferente por parte de nuestra entidad homóloga, esta oficina sostiene que las regulaciones contenidas en el Capítulo I del Título II del Decreto 356 de 1994 se aplican exclusivamente a las empresas de vigilancia y seguridad privada que involucran armas de fuego.

En cuanto al artículo 12 de dicho decreto, el cual se encuentra dentro del mencionado Capítulo I, es relevante únicamente para las empresas mencionadas en ese título. Esto implica que la prohibición establecida en dicho artículo no se aplica a actividades relacionadas con la vigilancia y seguridad privada con armas que puedan estar mencionadas en otros títulos. Además, dicha prohibición solo se aplica a las sociedades del tipo “limitadas” creadas con ese propósito y solamente para aquellas constituidas a partir de la fecha de entrada en vigor de esta norma (Decreto 356 de 1994).

¿Cuál es el origen del Estatuto de Vigilancia y Seguridad Privada y cuál es la función de la Supervigilancia? ¿Qué norma lo establece?

Mediante la expedición de la Ley 61 de 1993, el Congreso de la República otorgó facultades extraordinarias al presidente de la República para reglamentar todo lo concerniente a la Supervigilancia. Con la Ley 62 de 1993, se creó la Supervigilancia como entidad encargada de la vigilancia, el control y la sanción de los servicios en Colombia.

De acuerdo con esta facultad, el presidente de la República expidió el Decreto Ley 356 de 1994, conocido como Estatuto de Vigilancia y Seguridad Privada, el cual regula las actividades relacionadas con este servicio en el país. Dicho decreto ha tenido modificaciones significativas. Se destaca el Decreto 2355 de 2006, que establece que la Supervigilancia tiene como objetivo principal el control, la supervisión y la inspección de los servicios de seguridad privada en todo el territorio colombiano.

Lo anterior implica que la superintendencia tiene la tarea de velar por el cumplimiento de las normas y regulaciones relacionadas con la prestación de servicios de seguridad privada en Colombia, con lo cual garantiza la protección y seguridad de las personas y los bienes en el país. El artículo 4 del decreto establece específicamente este objetivo y la responsabilidad que recae sobre la superintendencia para llevarlo a cabo.

¿Es legal contratar una empresa de vigilancia que no cuente con licencia expedida por la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada?

Es importante tener cuidado y no contratar una empresa que no cumpla con todos los requisitos técnicos y de calidad exigidos por la Supervigilancia, que avala la idoneidad específica adecuada de la prestación del servicio de vigilancia. El artículo 3 del Decreto Ley 356 de 1994 establece que los servicios de seguridad y vigilancia privada en Colombia solo pueden ser prestados por empresas que hayan obtenido la licencia correspondiente de la Supervigilancia. Esta licencia garantiza que las empresas cumplan con los requisitos y las regulaciones necesarios para prestar servicios de seguridad privada de manera responsable y segura.

Por otro lado, la Resolución 2946 de 2010 establece que las personas naturales y jurídicas que contraten servicios de seguridad privada con empresas que no cuenten con la licencia expedida por la Supervigilancia serán sancionadas con multas que oscilan entre veinte y cuarenta salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMLMV). Esta medida busca fomentar el cumplimiento de la normativa y asegurar que los servicios de seguridad privada sean prestados por empresas legalmente autorizadas y capacitadas para tal fin, lo cual contribuye a la protección de las personas y los bienes en Colombia.

En afán de una prestación legal, la Cámara de Comercio de Bogotá y la Supervigilancia publicaron en el año 2017 una guía para la contratación y prestación de servicios de vigilancia y seguridad privada, en la que se aborda como el Estado concede a las empresas que ofrecen servicios de vigilancia y seguridad privada, una autorización conocida como licencia

de funcionamiento. Esta autorización solo se otorga tras la obtención de una licencia o credencial emitida por la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada, en el ejercicio de su discreción y con el objetivo de salvaguardar la seguridad ciudadana. En virtud de esta misma facultad discrecional, la Superintendencia tiene la capacidad de suspender o revocar la licencia o credencial previamente concedida.

¿Cuáles son las obligaciones legales del empleador (empresa de vigilancia) con su personal de vigilancia?

El artículo 74 del Estatuto de Vigilancia y Seguridad Privada establece los principios que deben regir la prestación de servicios de seguridad privada en Colombia. Entre estos principios se encuentran las obligaciones y los deberes que tienen las empresas de seguridad privada con respecto a su personal operativo. En este sentido, las empresas deben cumplir estrictamente con las normas que rigen las relaciones obrero-patronales, garantizando el respeto a los salarios y a las prestaciones sociales establecidas por la ley, y deben proveer a sus trabajadores de la seguridad social establecida por la normativa vigente (Art. 74, Decreto Ley 356 de 1994).

Además, el Estatuto de Vigilancia y Seguridad Privada establece mecanismos de control interno para prevenir la participación directa o indirecta del personal operativo en actividades delictivas (Decreto Ley 356 de 1994). Esto implica que las empresas deben tener medidas de supervisión y control para garantizar que su personal no se involucre en actividades ilegales que puedan poner en riesgo la seguridad de las personas y los bienes bajo su protección.

También, señala cómo las empresas de vigilancia y seguridad privada están obligadas a prestar el servicio con personal idóneo y entrenado, y con los medios adecuados según las características del servicio contratado para prevenir y contrarrestar la acción de la delincuencia (Decreto Ley 356 de 1994). En resumen, el Estatuto de Vigilancia y Seguridad Privada establece un marco normativo riguroso para garantizar la prestación de servicios de seguridad privada de calidad y con altos estándares éticos y de profesionalismo en Colombia.

¿Es legal y está permitido conformar consorcios o uniones temporales para ofrecer servicios de vigilancia y seguridad privada, de acuerdo con la normativa vigente y las regulaciones de la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada?

Es legal y viable la creación de consorcios o uniones temporales en la contratación pública cuando las empresas se presentan a licitaciones públicas para prestar un servicio de vigilancia, como lo establece la Ley de Contratación, Ley 80 de 1993. Es importante destacar que deben contar con la respectiva licencia expedida por la Supervigilancia.

Además, como se señaló en el punto anterior, los consorcios y uniones temporales deben cumplir con todos los requisitos técnicos y de calidad que exige la Supervigilancia, la cual avala la idoneidad específica adecuada de la prestación del servicio de vigilancia cuando expide la licencia de funcionamiento (Decreto Ley 356 de 1994).

¿Cuáles son las funciones o actividades de los vigilantes?

El Decreto 1070 de 2015, en su artículo 2.6.1.1.3.1.2, define al vigilante como una persona natural encargada de realizar tareas de protección y custodia de bienes muebles e inmuebles de cualquier tipo, de personas naturales o jurídicas, tanto de derecho público como privado. Esta labor incluye la realización de controles de identidad en el acceso o en el interior de los inmuebles, con el fin de prevenir, detener, disminuir o disuadir cualquier tipo de amenaza o atentado que pueda poner en riesgo la seguridad de estos.

Así mismo, la Supervigilancia ha emitido, en cumplimiento de las facultades que le confiere la ley, los protocolos de operaciones que deben ser seguidos por los servicios de vigilancia y seguridad privada en áreas específicas de la vigilancia. Estos protocolos establecen las directrices y los procedimientos que deben ser cumplidos por los profesionales de la vigilancia en diferentes sectores, con el fin de garantizar un adecuado y eficiente desempeño en el cumplimiento de sus funciones y la protección de bienes y personas.

En el caso del sector residencial, se establecieron como funciones del vigilante recibir y entregar el puesto de trabajo, y realizar los controles de acceso, de conformidad con lo establecido en el protocolo y por el servicio de vigilancia y seguridad privada. Igualmente, prestar el servicio en los puntos de control que tengan bajo su custodia. Además, se estableció que los guardas de seguridad no deben realizar actividades diferentes a las de vigilancia y seguridad privada, tales como subir y bajar paquetes de los residentes, actividades de jardinería, actividades de aseo en las zonas comunes o actividades de mantenimiento (Supervigilancia, 2014). En cuanto al protocolo de operación del servicio de vigilancia en entidades financieras, los guardas de seguridad tienen como función observar los procedimientos relativos a la apertura, el control de acceso, la apertura de la caja principal, la operación de recaudo de transporte de valores y el cierre.

Para el servicio de vigilancia y seguridad privada en el sector educativo, también se establece un protocolo de operación. Entre sus funciones está respetar la vida y la dignidad humana, respetar los derechos fundamentales y las libertades de la comunidad, y abstenerse de asumir conductas reservadas a la Fuerza Pública. Además, conocer y adoptar el principio de solidaridad. Desde el punto de vista normativo, respetar la Constitución Política, el ordenamiento jurídico y a las autoridades legalmente constituidas, tener en cuenta la prevalencia de los derechos de niños, niñas y adolescentes y su protección integral, así como respetar las diferencias culturales, la autonomía de identidad regional, la diversidad y la no discriminación (Supervigilancia, 2017).

En última instancia, la vigilancia y la seguridad privada tienen como objetivo contribuir a la prevención del delito, disminuyendo las posibilidades de actividad criminal en conjunto con las autoridades competentes, cumpliendo con las normas y procedimientos legales establecidos por el Gobierno nacional y siguiendo las instrucciones impartidas por la Supervigilancia (Decreto Ley 356 de 1994). De tal manera, los profesionales de la seguridad privada trabajan en colaboración con las fuerzas del orden y las autoridades, proporcionando un servicio complementario y eficaz en la protección de personas y bienes. La seguridad privada se esfuerza por mantener altos estándares éticos y de cumplimiento normativo en el desarrollo de sus funciones, lo cual contribuye a la tranquilidad y a la confianza de la sociedad en general.

¿Pueden los vigilantes de seguridad realizar actividades diferentes al cuidado y protección de personas y bienes?

Los vigilantes o guardas de seguridad, que forman parte de una empresa o cooperativa de vigilancia y seguridad privada, tienen como tarea principal la prevención y detención de perturbaciones a la seguridad y tranquilidad en relación con la vida y los bienes propios o de terceros. Cualquier actividad que se aleje de esta función no contribuye a la prevención del delito en el puesto de vigilancia o a sus alrededores, ni ayuda a reducir las oportunidades de actividad criminal en colaboración con las autoridades policiales y judiciales. Por eso, deben desempeñar sus funciones de acuerdo con lo establecido en la ley, evitando cualquier acción que se salga de este marco legal que pueda afectar la seguridad y la tranquilidad de las personas y sus bienes.

¿El personal operativo vinculado a los servicios de vigilancia y seguridad privada, en el desarrollo de su actividad, puede realizar inspecciones corporales, registros personales y requisas?

El Estatuto de Vigilancia y Seguridad Privada establece que la misión de los servicios de vigilancia y seguridad es la de prevenir y disminuir los riesgos que puedan afectar la vida y la integridad de las personas. Sin embargo, se debe realizar esta actividad dentro del marco del respeto a los derechos fundamentales y a las libertades de la comunidad. Es importante que los vigilantes eviten tomar acciones que están reservadas por la ley para las fuerzas del orden público.

Al respecto, la Corte Constitucional (Sentencia C-789 de 2006), estableció que las inspecciones corporales, los registros personales y las requisas son medidas reservadas a las autoridades (con observancia de parámetros y limitaciones claramente definidas). No existe en la normatividad aplicable a los servicios de vigilancia y seguridad privada ninguna disposición que autorice de manera expresa al personal vinculado para aplicar las

mencionadas medidas u otros procedimientos que impliquen contacto físico o la exigencia de presentación de documentos de identificación.

Asimismo, en la sentencia en mención la Corte Constitucional estableció que es permitido utilizar equipos tecnológicos debidamente autorizados para llevar a cabo los controles de seguridad necesarios para cumplir las funciones propias de los servicios de vigilancia y seguridad privada, siempre que no exista contacto físico con el usuario.

Como consecuencia del pronunciamiento de la Corte Constitucional en la sentencia citada, la Supervigilancia en las visitas de inspección a las empresas de vigilancia hace especial énfasis en verificar que el personal operativo de vigilancia no se encuentre efectuando alguno de los procedimientos ya descritos, especialmente en los puestos de trabajo ubicados en centros comerciales, grandes superficies, bares y demás sitios de alta concentración de personas.

¿En el sector educativo, el guarda de seguridad debe acreditar un perfil especial?

En la prestación de los servicios de vigilancia y seguridad privada para los establecimientos educativos, la Supervigilancia exige ciertos requerimientos con el fin de establecer criterios de carácter general que regulen la prestación del servicio. Se emitió la Circular Externa 2017-0000435 del 18 de octubre de 2017, en la que se estableció que el personal que preste sus servicios de vigilancia y seguridad privada en dicho sector debe cumplir con las siguientes características:

1. Experiencia en labores de vigilancia en espacios educativos y seguridad privada.
2. Alto sentido de responsabilidad y proactividad.
3. Capacidad para trabajar en equipo.
4. Actitud de servicio e iniciativa.
5. Habilidades comunicacionales, asertividad, empatía.
6. Trabajo por resultados y bajo presión.
7. Educación secundaria completa y/o con estudios en educación superior.
8. No tener antecedentes judiciales, disciplinarios o contravencionales.

9. Capacitación en derechos humanos.
10. Capacitación como guía, instructor y supervisor canino.
11. Conocimientos sobre los derechos de niños, niñas y adolescentes y su protección integral.
12. Conocimiento de procedimientos de protección personal y de la integridad a personas.
13. Capacitación en atención al usuario.

Igualmente, en el Protocolo de operación para el servicio de vigilancia y seguridad privada en el sector educativo (Supervigilancia, 2017), numerales 9.0, 9.1 y 9.2, se resaltan las condiciones generales para la prestación del servicio de vigilancia y seguridad privada en ese sector, por ejemplo, cómo debe ser la selección de personal y su perfil. Sumado a la circular anterior, se explica que la selección del personal es el conjunto de pasos específicos que se emplean para establecer si el candidato es idóneo para realizar las tareas a encomendar, si cumple con el perfil preestablecido y si puede alcanzar los niveles de desempeño que requiere cada cargo, a fin de decidir cuáles solicitantes deben ser contratados.

¿Qué diferencia existe entre los cooperados y los trabajadores?

Los cooperados son personas naturales que al mismo tiempo son gestoras de la empresa, contribuyen económicamente a ella y aportan su capacidad de trabajo para el desarrollo de actividades económicas, profesionales o intelectuales, con el fin de producir en común bienes, ejecutar obras o prestar servicios para satisfacer las necesidades de sus asociados y de la comunidad en general. Son dueños de la cooperativa.

¿Cuáles son los requisitos para la constitución de una empresa de vigilancia?

Con referente en lo establecido en el Decreto Ley 356 de 1994, iniciando en el artículo 9 a lo largo de la norma se establecen los requisitos. Es importante tener en cuenta que, tras veintiocho años de su expedición, el decreto

en mención ha sido reglamentado en varias oportunidades de acuerdo con las necesidades del país en materia de controlar y regular los servicios de seguridad. A continuación, se presentan los requisitos para obtener la respectiva licencia de funcionamiento:

- **Autorización para verificación de antecedentes judiciales:** De los socios y las personas vinculadas con el trámite de licencia solicitado.
- **Balances financieros**
- **Póliza de responsabilidad civil extracontractual:** Que ampare el riesgo por el uso indebido de armas de fuego u otros elementos de vigilancia y seguridad privada no inferior a 4,00 SMLMV. Es debido tener en cuenta que el riesgo asegurable debe ser exclusivo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 11 del Decreto Ley 356 de 1994. Así mismo, los beneficiarios deben ser terceros afectados.
- **Declaración juramentada:** Declaración suscrita de cada uno de los socios, en la que se indique claramente el origen de los aportes y la declaración de no estar incurso en ninguna causal de inhabilidad o incompatibilidad, la cual se entenderá rendida bajo la gravedad del juramento.
- **Documentos sobre los uniformes:** Ficha técnica del uniforme elaborada por el fabricante; certificado de Cámara de Comercio del fabricante; relación clara y detallada del uniforme de diario; distintivos de placa, aplique y escudo. Se anexan fotografías, videos a color o cualquier medio magnético que permita corroborar el cumplimiento de las especificaciones y/o directrices por la Supervigilancia.
- **Escritura pública de constitución**
- **Plan Estratégico de Seguridad Vial:** Relación de vehículos y sus características (placa, color, marca, etc.); tarjetas de propiedad cuando los vehículos son de propiedad de la empresa; contratos de arrendamiento de los vehículos cuando no son propios.
- **Proceso de selección del personal con el cual se prestará el servicio y estudio de hojas de vida**
- **Soportes contables:** Según las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), acreditar capital social por parte de los socios. Tener en cuenta que para empresas de vigilancia y seguridad privada sin armas el capital social es de 500 SMLMV y para empresas armadas

son 600 SMLMV. El capital social deberá estar soportado y acreditado a nombre de la empresa de vigilancia y seguridad privada. 1) Efectivo: certificaciones bancarias, en original, con máximo treinta días de expedición (que contengan: titular de cuenta, número de cuenta, fecha de apertura y saldo); extractos bancarios de los últimos tres meses. 2) Bienes muebles: relación detallada de estos, deberá aportar facturas de compra, documento por medio del cual se acredite el título traslativo de dominio del bien mueble, acompañado del avalúo correspondiente debidamente acreditado por persona idónea; si se trata de vehículos automotores, deben anexar las tarjetas de propiedad de estos a nombre de la empresa de vigilancia y seguridad privada. 3) Bienes inmuebles: debe adjuntar los certificados de tradición y libertad a nombre de la empresa con fecha de expedición no mayor a treinta días. Todo el capital debe estar certificado y avalado por un contador debidamente acreditado con su tarjeta profesional y certificado de antecedentes disciplinarios, vigente, expedido por la Junta Central de Contadores (debe contener: porcentaje, valor, forma del aporte si es efectivo o especie y número de cuotas). Es de precisar que los muebles e inmuebles deben estar relacionados directamente con el cumplimiento y el desarrollo del objeto social.

Video secuencial sin edición de las instalaciones

El solicitante deberá aportar videos en los que se observe el plano general de localización, la nomenclatura y la totalidad de la ubicación donde funcionará el domicilio principal, sucursales y/o agencias. Se debe evidenciar cada una de las áreas que acrediten que las instalaciones son aptas, teniendo en cuenta que estas deben ser para el uso exclusivo y específico de la actividad registrada, con una estructura administrativa y operativa para el desarrollo del objeto social.

Así mismo, las instalaciones deberán ser adecuadas de conformidad con lo establecido en el artículo 6 del Decreto 2187 de 2001, que señala: “Las empresas transportadoras de valores deberán contar con vehículos blindados, bóvedas y sistemas de seguridad”. En igual sentido, las instalaciones deben contar con un sistema de seguridad adecuado que brinde protección y demás elementos del servicio, baños para hombres y mujeres, y

elementos de primeros auxilios, extintores y demarcación de rutas de evacuación. Cuando las instalaciones no sean propias, el representante legal deberá aportar la solicitud de licencia de funcionamiento y el contrato de arrendamiento que acredite el lugar donde la empresa prestará el servicio.

En caso de que el servicio de vigilancia no cumpla con la totalidad de los requisitos exigidos por la normatividad vigente, en virtud del principio de eficacia la Supervigilancia podrá requerir al peticionario los documentos faltantes, conforme a lo estipulado en la Ley 1437 de 2011, y también para efectos legales se deberá contemplar lo consignado en la Ley 1755 de 2015. Las empresas de vigilancia en su constitución son sociedades limitadas, tipo que se caracteriza de acuerdo con el Decreto 410 de 1971, por el cual se expide el Código de Comercio.

De acuerdo con el artículo 353 del Decreto 410 de 1971, es necesario considerar que, en las empresas de responsabilidad limitada, los socios únicamente serán responsables por el monto que hayan aportado. Es decir, si la empresa se enfrenta a deudas u obligaciones, los socios no tendrán que responder con su patrimonio personal más allá de lo que hayan invertido en la empresa. Así mismo, es importante destacar que el capital social deberá ser pagado en su totalidad al momento de la constitución de la empresa, así como en cualquier momento en que se realice un aumento de este.

¿Cómo se establece tarifa para el cobro de los servicios de seguridad privada?

El Decreto 1561 de 2022 establece las normas y las tarifas mínimas para el cobro de los servicios de vigilancia y seguridad privada, y modifica lo establecido en el Decreto 1070 de 2015. Este decreto fija las tarifas mínimas que deben ser cobradas por las empresas y cooperativas que prestan servicios de vigilancia y seguridad privada. Es importante destacar que estas tarifas mínimas deben ser respetadas y aplicadas en todo momento, con lo cual se garantiza una justa remuneración por los servicios prestados. En cuanto a las tarifas mínimas para el cobro de servicios de vigilancia y seguridad privada veinticuatro horas, treinta días al mes, serán las siguientes:

1. Empresas armadas con medio humano: La tarifa para cubrir los costos laborales y operativos será el equivalente a: 9,06 SMLMV a partir del 15

- de julio de 2023; 9,14 SMLMV a partir del 15 de julio de 2024; 9,29 SMLMV a partir del 15 de julio de 2025, y 9,32 SMLMV a partir del 15 de julio de 2026; más el 10 % del monto calculado para cubrir gastos administrativos y de supervisión.
2. Empresas sin armas con medio humano: La tarifa para cubrir los costos laborales y operativos será el equivalente a: 9,06 SMLMV a partir del 15 de julio de 2023; 9,14 SMLMV a partir del 15 de julio de 2024; 9,29 SMLMV a partir del 15 de julio de 2025, y 9,32 SMLMV a partir del 15 de julio de 2026; más el 8 % del monto calculado para cubrir gastos administrativos y de supervisión.
 3. Empresas sin armas con medio humano y canino: La tarifa para cubrir los costos laborales y operativos será el equivalente a: 9,06 SMLMV a partir del 15 de julio de 2023; 9,14 SMLMV a partir del 15 de julio de 2024; 9,29 SMLMV a partir del 15 de julio de 2025, y 9,32 SMLMV a partir del 15 de julio de 2026; más el 11 % del monto calculado para cubrir gastos administrativos y de supervisión.

Es de anotar que el Decreto 1561 de 2022 señala que la Supervigilancia, una vez el Gobierno nacional apruebe el SMLMV, emitirá la circular sobre tarifas mínimas para la contratación del servicio de vigilancia y seguridad privada a partir del mes de enero de 2023. Así mismo, el decreto en cuanto a la estructura de costos y gastos señala que la tarifa calculada está dada sobre la base de los costos directos que incluyen los factores salariales, prestacionales, parafiscales, dotaciones y seguro de vida, y de los costos indirectos que incluyen los gastos de administración, supervisión y utilidades.

En cuanto a las tarifas para el sector residencial de los estratos 4, 5 y 6, establece que la tarifa mínima será el equivalente a: 9,06 SMLMV a partir del 15 de julio de 2023; 9,14 SMLMV a partir del 15 de julio de 2024; 9,29 SMLMV a partir del 15 de julio de 2025, y 9,32 SMLMV a partir del 15 de julio de 2026; más el 10 % de administración y supervisión.

Como punto final, el decreto establece una implementación gradual. De acuerdo con el artículo 3 de la Ley 2101 de 2021, se aplicarán las tarifas establecidas en el Decreto 1561 de 2022 a partir del 15 de julio de 2023, de manera gradual. Para ello, la Supervigilancia deberá emitir circulares complementarias a las expedidas anualmente para cada una de las vigencias comprendidas entre el año 2023 y el año 2026.

¿Están autorizadas las empresas de vigilancia a prestar el servicio de seguridad privada con armas no letales?

De acuerdo con la Supervigilancia, en la prestación de servicios de vigilancia y seguridad privada está permitido el uso de armas no letales siempre y cuando se cuente con la debida autorización de la entidad. Además, se pueden emplear medios tecnológicos para la prestación de los servicios de vigilancia y seguridad privada, pero solo cuando se cumplan con los requisitos establecidos por la normatividad vigente.

Asimismo, la tecnología en seguridad abarca un conjunto de conocimientos, habilidades y recursos necesarios para alcanzar un objetivo pre-determinado a través del uso de objetos artificiales o dispositivos. A lo largo de la historia, la tecnología ha sido empleada para satisfacer necesidades fundamentales, como la seguridad o la defensa, lo que implica la fabricación de armamentos y una variedad de instrumentos artificiales destinados a influir y controlar a las personas. En este contexto, se deduce que las armas no letales no solo pueden ser clasificadas como herramientas empleadas en la vigilancia y seguridad privada, sino también como dispositivos tecnológicos utilizados para la protección personal.

En este sentido, la Supervigilancia se pronunció en el Oficio 022214 de 2011, en el cual se establece que el vigilante vinculado a una empresa o cooperativa de vigilancia y seguridad privada, en el ejercicio de su labor, puede utilizar cualquier medio que sirva para lograr la finalidad de la actividad que se le encomendó, trátase de armas de fuego, medios tecnológicos, caninos, bastones de mando, vehículos, comunicaciones, armas no letales o cualquier otro elemento debidamente autorizado por la Supervigilancia.

Dado lo anterior, utilizar armas traumáticas en la prestación del servicio de vigilancia y seguridad privada exige solicitar la ampliación de medio tecnológico a la Superintendencia Delegada para la Operación, dependencia competente para el efecto. Teniendo en cuenta esto, las empresas de vigilancia y seguridad privada que tengan aprobado el medio tecnológico cumplen con los requisitos para acceder a otros equipos, entre los cuales se encuentran las armas no letales.

Es importante citar la Circular Externa 20231500000385 que emitió la Supervigilancia a fin de actualizar a los servicios de vigilancia y seguridad

privada acerca de los nuevos criterios para la utilización de armas traumáticas por parte de los servicios de vigilancia y seguridad privada, y que se registrarán estrictamente por lo establecido en el Decreto Ley 2535 de 1993 y sus normas complementarias, sustitutivas o modificatorias. Por ello, todos los servicios de vigilancia y seguridad privada que pretendan hacer uso de esta clase de armas para la prestación de su servicio deberán ajustarse a todos los escenarios posibles donde se podrían ver inmersos los servicios vigilados.

Con mensaje de urgencia, los servicios de vigilancia y seguridad privada que tengan en su poder armas traumáticas con anterioridad a la expedición de la mencionada circular deberán solicitar permiso de porte o tenencia ante el Departamento de Control de Comercio de Armas y Explosivos, del Ministerio de Defensa Nacional, hasta el 4 de noviembre de 2023.

Después del 4 de noviembre de 2023, los servicios de vigilancia y seguridad privada que usen armas traumáticas sin el marcaje y la autorización emitida por la autoridad militar competente, o los comerciantes que cuenten con armas traumáticas dentro de sus inventarios, deberán entregarlas al Estado, so pena de su incautación y judicialización.

¿Cómo vincular a personal operativo de nacionalidad extranjera en el sector de la vigilancia privada?

Con la alta migración de nacionales venezolanos, se han convertido en una fuerza laboral para el país, lo cual también ha impactado al sector de la seguridad. En este aspecto, la Supervigilancia se ha pronunciado.

Para la contratación del personal operativo extranjero, los empleadores deben realizar los procesos de selección dando cumplimiento a los lineamientos establecidos por esta superintendencia a través del Estatuto de Vigilancia y Seguridad Privada y las normas vigentes que lo reglamentan. Así mismo, deben seguir los requisitos establecidos por el Ministerio del Trabajo y el Ministerio de Relaciones Exteriores. Este último, a través de la Unidad Administrativa Especial Migración Colombia, implementó el Permiso Especial de Permanencia para los nacionales venezolanos que cumplan con las condiciones establecidas en el artículo 1 de la Resolución 1272 de 2017.

El párrafo tercero de dicha resolución señala que el titular del Permiso Especial de Permanencia quedará autorizado para ejercer cualquier actividad u ocupación legal en el país, incluidas aquellas que se desarrollen en virtud de una vinculación o contrato laboral. Esto, sin perjuicio de los requisitos establecidos en el ordenamiento jurídico colombiano para el ejercicio de las actividades reguladas.

Es importante destacar que esta respuesta tiene naturaleza de concepto jurídico y constituye un criterio auxiliar de interpretación de conformidad con lo establecido en el artículo 26, interpretación doctrinal, del Código Civil. Dicho artículo señala que los jueces y los funcionarios públicos, en la aplicación de las leyes a los casos particulares y en los negocios administrativos, las interpretan por vía de doctrina en busca de su verdadero sentido. Además, los particulares emplean su propio criterio para adaptar las determinaciones generales de la ley a sus hechos e intereses peculiares.

¿Cuáles son las características del uso de armamento en la seguridad privada?

El Decreto 2535 de 1993 señala, en su artículo 77, que los servicios de vigilancia y seguridad privada podrán hacer uso de armas de fuego para su defensa personal, siempre y cuando cumplan con los requisitos y procedimientos establecidos por la ley. En particular, se establece una proporción máxima de un arma por cada tres vigilantes en nómina; y en casos excepcionales, se permite el uso de armas de uso restringido, según lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 9 de dicho decreto.

En cuanto a la relación hombre-arma que se deberá mantener respecto a los escoltas, es necesario acudir a las disposiciones contenidas en el artículo 17 del Decreto 2535 de 1993, el cual dispone lo siguiente: “Artículo 17. Porte de armas y municiones. Se entiende por porte de armas y municiones la acción de llevarlas consigo o a su alcance para defensa personal con el respectivo permiso expedido por autoridad competente”. Se debe tener en cuenta que la prestación del servicio de escolta armado exige que el personal tenga permiso para el porte de armas, según las determinaciones del artículo 23 del Decreto 2535 de 1993.

¿Cuándo es necesario solicitar autorización para la apertura de una agencia o sucursal?

Antes de establecer una sucursal o agencia dentro del territorio nacional, las empresas de vigilancia y seguridad privada deben cumplir con el requisito de obtener autorización de la Supervigilancia, de acuerdo con lo establecido en el artículo 13 del Decreto Ley 356 de 1994. Esta autorización es necesaria para que la empresa pueda operar legalmente y prestar servicios de seguridad en la nueva ubicación.

Sin embargo, mediante la Circular Externa 014 de 2008, la Supervigilancia señaló que no será necesario abrir una agencia o sucursal cuando exista una corta distancia entre el lugar donde se está prestando el servicio y el centro de operaciones de la empresa. Es importante destacar que en aquellas situaciones en que existe una corta distancia entre el centro de operaciones y el lugar de prestación del servicio, así como un número mínimo de hombres y armas indispensables en los puestos de vigilancia, según previo estudio de seguridad, no es necesario abrir una agencia o sucursal debido a que operativa y administrativamente no se amerita.

¿Es viable hacer el traspaso de un vehículo blindado a una persona indeterminada?

La Supervigilancia es la entidad encargada de autorizar el uso de vehículos blindados en la prestación de servicios de vigilancia y seguridad privada, según lo establecido en el artículo 80 del Decreto Ley 356 de 1994. Esto implica que las empresas de seguridad privada deben solicitar la correspondiente autorización para el uso de vehículos blindados a la superintendencia antes de ponerlos en servicio.

Por su parte, el Decreto 1070 de 2015 (antes artículo 40 del Decreto 2187 de 2001) establece que las personas naturales o jurídicas de derecho público o privado interesadas en la adquisición, instalación, importación, acondicionamiento, arrendamiento, uso o empleo de blindajes para la vigilancia y seguridad privada deberán elevar una solicitud previa de autorización.

En desarrollo de las competencias otorgadas mediante el Decreto Ley 356 de 1994, conforme a lo dispuesto en el artículo 110 de la misma norma,

la Supervigilancia emitió la Circular Externa 003 de 2002, en la que se establecieron algunos criterios técnicos y jurídicos sobre el blindaje de vehículos. Se señaló que solo requerirán autorización por parte de esta entidad aquellos vehículos que posean un acondicionamiento que ofrezca protección contra armas de calibre superior a 19 mm; así mismo, se estableció que un acondicionamiento inferior al señalado se tendrá como un blindaje nivel II, lo cual se conoce como sistemas antiatracos o antivandalismo. Por lo tanto, solo cuando el acondicionamiento del vehículo supere los parámetros estipulados en la circular antes mencionada, será necesario solicitar autorización a la superintendencia para su uso o traspaso.

Conclusiones

El cuestionario es una herramienta educativa utilizada para obtener información con fines de estudio, investigación o evaluación. Es un instrumento para la recuperación de información y su importancia radica en utilizar preguntas reflexivas para el aprendizaje sobre un área de aplicación del conocimiento; en este caso, sobre la normatividad de la vigilancia y seguridad privada en Colombia.

En el ámbito de la seguridad privada, el aprendizaje es un elemento clave para mejorar las prácticas y garantizar la seguridad de las personas y las empresas. Una herramienta útil para fomentar el aprendizaje en este ámbito es el uso de cuestionarios de preguntas, los cuales permiten evaluar el conocimiento y la comprensión de los temas relacionados con la vigilancia y la seguridad privada. En este capítulo, se analizó la importancia de utilizar un cuestionario de preguntas sobre vigilancia y seguridad privada en Colombia para el aprendizaje.

En segundo lugar, es importante destacar que la seguridad privada en Colombia es un tema que requiere formación especializada y actualizada. En este sentido, los cuestionarios de preguntas son una herramienta útil para evaluar la comprensión de los conceptos clave relacionados con la seguridad privada, como los protocolos de actuación, las medidas de prevención y la gestión de riesgos, entre otros. Al evaluar el conocimiento de los estudiantes o los profesionales de la seguridad privada a través de un cuestionario de preguntas, se pueden identificar las fortalezas y las debilidades

en su formación, y enfocar los esfuerzos en mejorar aquellos aspectos que presentan mayores dificultades.

Por otro lado, el uso de cuestionarios de preguntas sobre la aplicación de la normatividad en situaciones concretas de la vigilancia y seguridad privada en Colombia les permite a los estudiantes o a los profesionales actualizar sus conocimientos sobre temas relacionados con la seguridad privada. Igualmente, la dinámica del mundo actual, en constante cambio y evolución, implica que las prácticas y los protocolos en seguridad también evolucionen y, a la par, también cambie la legislación. Por esta razón, es fundamental que los estudiantes y los profesionales de la seguridad privada se mantengan actualizados en cuanto a las nuevas prácticas y técnicas de seguridad que se implementan en el país.

A su vez, los cuestionarios de preguntas sobre vigilancia y seguridad privada en Colombia pueden fomentar el aprendizaje colaborativo. La realización de cuestionarios en grupo permite que los estudiantes o los profesionales trabajen juntos para resolver las preguntas y compartir conocimientos. Esto puede generar una discusión interesante y enriquecedora sobre los temas de seguridad privada, lo cual mejora el aprendizaje y la comprensión de los temas en cuestión.

En conclusión, el uso de cuestionarios de preguntas sobre vigilancia y seguridad privada en Colombia es una herramienta útil para fomentar el aprendizaje y la formación de estudiantes y profesionales en este ámbito. La evaluación de conocimientos a través de cuestionarios permite identificar las fortalezas y debilidades en la formación, actualizar los conocimientos sobre prácticas y técnicas de seguridad, y fomentar el aprendizaje colaborativo. Todo ello, en última instancia, contribuye a mejorar la seguridad de las personas y las empresas en el país.

Capítulo 4

La seguridad integral y la Ley de Seguridad Ciudadana

CÓMO CITAR

López Cortes, D. (2023). La seguridad integral y la ley de Seguridad Ciudadana. En *Perspectiva jurídica de la seguridad para no abogados: Legislación de la seguridad integral* (pp. 85-117). Escuela de Postgrados de la FAC.

Colección Ciencia y Poder Aéreo N.º 22

**PERSPECTIVA JURÍDICA DE LA
SEGURIDAD PARA NO ABOGADOS:
LEGISLACIÓN DE LA SEGURIDAD INTEGRAL**

ISBN: 978-958-52456-6-2

E- ISBN: 978-958-52456-7-9

<https://doi.org/10.18667/9789585245679>

Bogotá, Colombia

Octubre, 2023

Ley 1453 de 2011: antecedente normativo

La seguridad integral y la seguridad ciudadana están estrechamente relacionadas, pues ambas buscan proteger a las personas, los bienes y la sociedad en su conjunto, pero abordan diferentes aspectos y enfoques para lograr este objetivo. Así mismo, la seguridad integral es un concepto más amplio que engloba diferentes dimensiones de la seguridad: se refiere a la protección y prevención de riesgos en distintos ámbitos de la vida de las personas y la sociedad.

Además de la seguridad ciudadana, también incluye aspectos como la seguridad física, la seguridad en el trabajo, la seguridad vial, la seguridad alimentaria, la seguridad cibernética y la seguridad ambiental, entre otros. La seguridad integral busca abordar todos estos aspectos de manera holística y coordinada a fin de garantizar un ambiente seguro y protegido para la comunidad.

Por su parte, la seguridad ciudadana se centra específicamente en la protección de la vida, la integridad física, los bienes y los derechos de los ciudadanos en el espacio público y privado de una ciudad o comunidad. Se enfoca en la prevención del delito, la disuasión de conductas delictivas, el mantenimiento del orden público y la promoción de una convivencia pacífica entre los ciudadanos. La seguridad ciudadana implica la participación de las autoridades y de la sociedad civil para crear un entorno seguro y confiable.

En cuanto a su relación conceptual, ambos enfoques (seguridad integral y seguridad ciudadana) son complementarios y se retroalimentan mutuamente. La seguridad integral busca abordar todas las áreas de riesgo y las amenazas que puedan afectar la vida y el bienestar de las personas, mientras que la seguridad ciudadana se concentra en la protección específica de los ciudadanos en su vida cotidiana.

Ahora bien, una seguridad integral efectiva contribuye a una mayor seguridad ciudadana, ya que aborda aspectos estructurales y de fondo que pueden influir en la seguridad pública. En este sentido, la relación entre la seguridad integral y la Ley 1453 de 2011, llamada Ley de Seguridad Ciudadana, se basa en la búsqueda de promover una seguridad y convivencia pacíficas en Colombia, a través de un enfoque integral que abarque diferentes aspectos de la seguridad y la prevención del delito. Estas leyes son fundamentales para garantizar los derechos y el bienestar de los ciudadanos en el país.

La mencionada norma tuvo como objetivo la protección universal de los ciudadanos, especialmente contra el delito violento y el temor a la inseguridad, garantizando su vida, integridad, libertad y patrimonio económico. Esta ley tenía conexidad con el artículo 2 de la Constitución Política, que se refiere a la protección que brinda el Estado para salvaguardar la vida, la honra y los bienes de los ciudadanos.

Es importante destacar que el propósito principal de la Ley 1453 de 2011 era combatir los problemas de seguridad ciudadana y disminuir la impunidad frente a los denominados delitos de alto impacto social. Con el objetivo de brindar una mayor protección ciudadana, se realizaron reformas al Código Penal, al Código de Procedimiento Penal, al Código de Infancia y Adolescencia y a las normas sobre extinción de dominio. Estas reformas incrementaron algunas penas por los delitos que en ese momento impactaban notablemente la seguridad ciudadana, tales como el porte ilegal de armas, el hurto, la extorsión y los delitos relacionados con la extinción de dominio, entre otros.

En síntesis, el propósito de la Ley 1453 de 2011, en su momento, fue simplemente aumentar las penas o penalizar ciertas conductas. Se trata de precisar la forma como la justicia debe enfrentar los fenómenos de mayor impacto que atentan contra la seguridad de los habitantes del territorio. El tráfico y el porte ilegal de armas, la utilización de menores de edad para cometer crímenes, y el robo de celulares y de autopartes, entre otros, son delitos que recibirán un tratamiento más adecuado y severo. El manejo del Sistema Penal de Adolescentes se replantea para que los menores de edad infractores cumplan la totalidad de la sanción en centros especializados, con medidas de control y seguridad adecuadas.

Como antecedente, la Ley 1453 de 2011 trajo consigo el aumento de algunas penas y la tipificación de otras. Esta ley representó entonces un esfuerzo sin precedentes para definir de manera técnica y precisa los alcances que debe tener el accionar de la Fuerza Pública y del aparato de justicia a la hora de enfrentar el delito. La norma en comento reformó el Código Penal, el Código de Procedimiento Penal, el Código de Infancia y Adolescencia, y las reglas sobre extinción de dominio.

En materia sustancial, esta norma, en cuanto a la punibilidad y los subrogados penales, trajo la vigilancia electrónica como sustitutivo de la prisión. El juez de Ejecución de Penas y Medidas de Seguridad podrá ordenar la utilización de sistemas de vigilancia electrónica durante la ejecución de

la pena, como sustitutivo de la prisión, siempre que la pena impuesta en la sentencia no supere los ocho años de prisión o que no sea por delitos de genocidio, contra el Derecho Internacional Humanitario, desaparición forzada, secuestro extorsivo, tortura, desplazamiento forzado, tráfico de menores de edad, uso de menores de edad para la comisión de delitos, tráfico de migrantes, trata de personas, extorsión y delitos contra la libertad, integridad y formación sexual.

Así mismo, la norma abordó delitos como: concierto para delinquir agravado; lavado de activos; terrorismo; usurpación y abuso de funciones públicas con fines terroristas; financiación del terrorismo y de actividades de delincuencia organizada; administración de recursos con actividades terroristas y de delincuencia organizada; financiación del terrorismo y administración de recursos relacionados con actividades terroristas; tráfico de estupefacientes; fabricación, tráfico y porte de armas y municiones de uso privativo de las fuerzas armadas; fabricación, tráfico y porte de armas de fuego, municiones o explosivos; y delitos contra la Administración Pública, salvo delitos culposos (figura 1).

Nueva Ley de Seguridad Ciudadana: Ley 2197 de 2022 (enero 25)

La nueva Ley de Seguridad Ciudadana, Ley 2197 de 2022, tiene por objeto el fortalecimiento de la seguridad ciudadana mediante la introducción de reformas al Código Penal, al Código de Procedimiento Penal, al Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana, y al Código de Extinción de Dominio. También, se regulan las armas, los elementos y dispositivos menos letales, y la sostenibilidad del Registro Nacional de Identificación Balística.

Además, la ley les permite a las empresas de vigilancia prestar servicios en las cárceles del país y establece lineamientos para el uso de armas menos letales en la seguridad privada. A su vez, establece el ámbito de aplicación, permisos y competencias para la fabricación, importación, exportación, comercialización y porte de armas, elementos y dispositivos menos letales, así como accesorios, partes y municiones. Estas regulaciones están sujetas a lo establecido por la industria militar y el Departamento de Control de Comercio de Armas y Explosivos para los servicios de vigilancia y seguridad privada autorizados por la Supervigilancia.

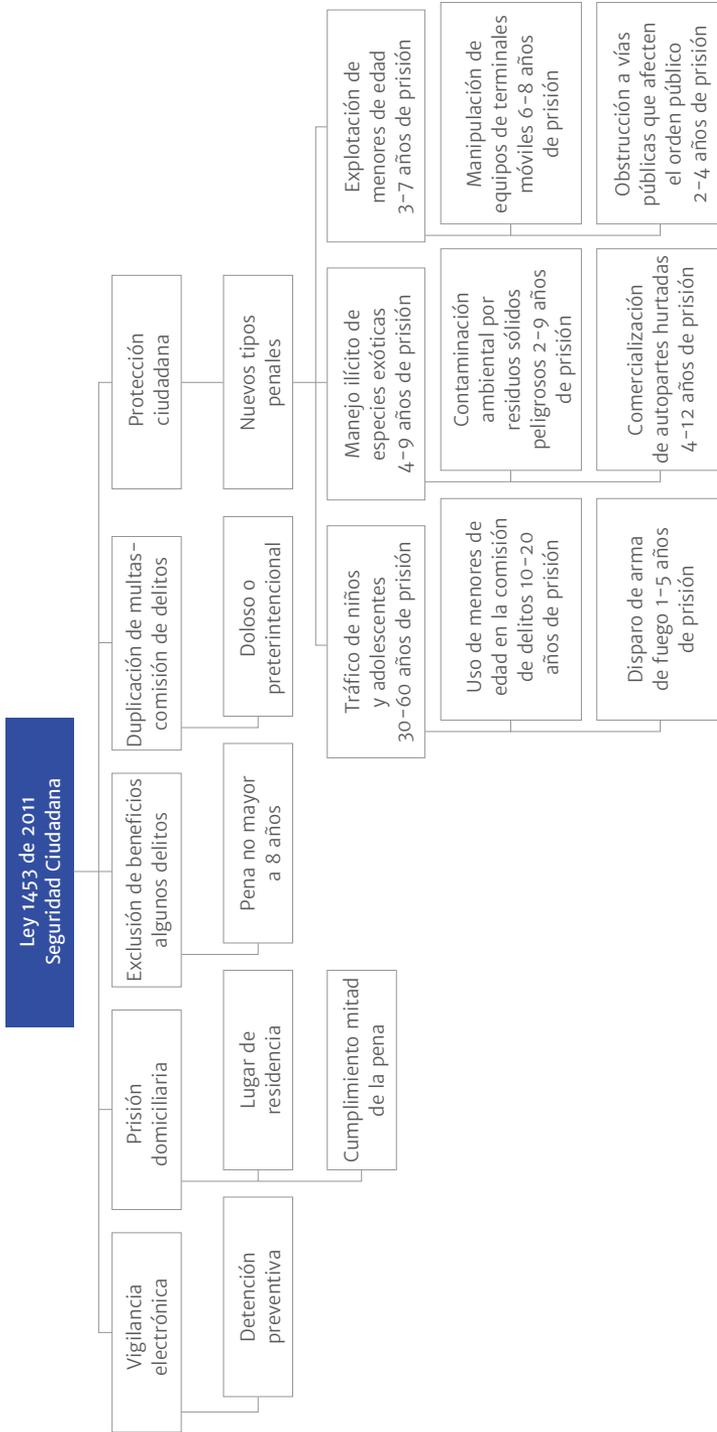


Figura 1. Ley de Seguridad Ciudadana, Ley 1453 de 2011

Fuente: adaptado por el autor a partir de la Ley 1453 de 2011.

Nota. Resumen de los cambios más significativos que trajo la Ley de Seguridad Ciudadana, Ley 1453 de 2011, que en su momento fue muy importante para detener y controlar la alta criminalidad que tenía azotado al país.

Así mismo, la ley busca el fortalecimiento de la seguridad ciudadana; su propósito es evitar la impunidad en el país y castigar a los delincuentes, especialmente a los reincidentes, en todo el territorio nacional, y se establecen medidas como el endurecimiento de las penas para quienes reincidan en delitos dolosos. Igualmente, se aumenta la pena para quienes asesinen a integrantes de la Fuerza Pública, periodistas y líderes sociales, y también se crea la legítima defensa privilegiada en el artículo 32 del Código Penal, que destaca que el ciudadano podrá defenderse para rechazar al extraño que ingrese por la fuerza o permanezca arbitrariamente en una habitación o propiedad comercial cerrada al público o vehículo que esté ocupado.

Entre los nuevos delitos incorporados están: avasallamiento de bien inmueble, intimidación, amenaza con arma de fuego, porte de arma blanca y obstrucción de la función pública. En el caso del avasallamiento de bien inmueble, los despojos de tierra y las invasiones de bienes inmuebles han sido siempre una problemática constante que, lamentablemente, no contaba con una amplia regulación, pues solo se protegía la invasión de tierras que se daba con actos de violencia.

Este nuevo tipo penal está creado con el ánimo de fortalecer la seguridad no solo en el ámbito rural, sino también en el urbano, a fin de evitar la ocupación de hecho, la usurpación, la invasión o el desalojo, de forma violenta o pacífica, temporal o continua, del bien inmueble ajeno. Adicional a esto, la Ley 599 de 2000 (Código Penal), mediante su artículo 264A, fija que quien por medio de violencia sobre las personas o las cosas perturbe la pacífica posesión que otro tenga de bienes inmuebles incurrirá en prisión de dieciséis a 36 meses, y en multa de 6,6 a treinta SMLMV.

De tal modo, cuando la conducta se realice contra bienes de patrimonio del Estado, bienes de dominio público, patrimonio cultural o inmuebles fiscales, la pena se incrementará en una tercera parte, y si se trata de bienes fiscales necesarios para la prestación de un servicio público esencial, la pena se incrementará en la mitad.

También, hubo cambios en cuanto a las medidas en caso de declaratoria de inimputabilidad, lo cual fue adicionado a la Ley 599 de 2000 mediante el artículo 33A. Este caso puede ocurrir por inimputabilidad por diversidad sociocultural, así como por inculpabilidad por error de prohibición culturalmente condicionado. Además, se deberá ordenar a la autoridad competente la implementación de medidas pedagógicas y diálogo con

el agente, y se aplicarán acciones policivas y de restitución de bienes con el fin de garantizar el restablecimiento de los derechos de la víctima. Igualmente, se implementarán las medidas necesarias de no repetición. Es de resaltar que, en el párrafo del artículo 33A, el Gobierno nacional reglamentará y proveerá los programas de pedagogía y diálogo, que deberán respetar la diversidad sociocultural.

Sobre la pena de prisión para los tipos penales, tendrá una duración máxima de sesenta años, excepto en casos de concurso de delitos. Cabe señalar que la ley está compuesta por 69 artículos, y es importante destacar que la norma modifica diez leyes y reglamenta el tema de armas menos letales. A continuación, se relacionan las normas que modifica o adiciona la Ley 2197 de 2022:

1. Ley 599 de 2000 – Código Penal.
2. Ley 906 de 2004 – Código de Procedimiento Penal.
3. Ley 1801 de 2016 – Código Nacional de Seguridad y Convivencia ciudadana.
4. Ley 1708 de 2014 – Código de Extinción de Dominio.
5. Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre.
6. Ley 65 de 1993 – Código Penitenciario y carcelario.
7. Reglamenta la fabricación, importación, exportación, comercialización y porte de armas, elementos y dispositivos menos letales, accesorios, partes y municiones.
8. Ley 418 de 1997 – Por la cual se consagran unos instrumentos para la búsqueda de la convivencia, eficacia de la justicia.
9. Ley 1310 de 2009 – Unifican normas sobre agentes de tránsito y transporte y grupos de control vial territorial.
10. Ley 2126 de 2021 – Regula la creación, la conformación y el funcionamiento de las Comisarías de Familia.
11. Ley 016 de 2014 – Estructura orgánica y funcional de la Fiscalía General de la Nación.

Por su parte, se establece el ámbito de aplicación, permiso y competencia de la fabricación, importación, exportación, comercialización y porte de armas, elementos y dispositivos menos letales, y accesorios, partes y municiones, de acuerdo con los lineamientos establecidos por la industria

militar y el Departamento de Control de Comercio de Armas y Explosivos. Los servicios de vigilancia y seguridad privada que han obtenido la autorización correspondiente de la Supervigilancia pueden cumplir con los requisitos necesarios para el uso de armas de fuego y otros elementos necesarios para la prestación de sus servicios.

En síntesis, la norma proporciona a las autoridades los instrumentos jurídicos y los recursos económicos necesarios para contrarrestar la delincuencia, especialmente en las ciudades del país. Por ejemplo, la reincidencia se paga y la pena será más grave para quienes en los últimos cinco años hayan sido condenados por delitos dolosos. Además, quien asesine a un miembro de la Fuerza Pública, defensor de derechos humanos, menor de edad o periodista tendrá la pena más alta que contempla la ley colombiana, de 58,3 años de prisión. Así mismo, será un delito el porte de arma blanca en evento masivo.

Adicional a lo anterior, se agravan las penas para quienes atenten contra la infraestructura destinada a la seguridad ciudadana y la administración de justicia. Como se señaló en párrafos anteriores, algo novedoso es que se establece la legítima defensa privilegiada, la cual se deberá presumir cuando la víctima se defiende contra quien irrumpe de manera ilegal en su habitación o vehículo. En la tabla 1, se relacionan las normas que modifica y adiciona la Ley 2197 de 2022.

Tabla 1. Normas que modifican y adicionan la Ley 2197 de 2022

Ley 599 de 2000: Código Penal	Crea siete nuevos tipos penales— y modifica once artículos	<p>Artículo 32: Ausencia de responsabilidad (modifica inciso 6 del artículo 32).</p> <p>Artículo 33A: Medidas en caso de inimputabilidad (adiciona un nuevo artículo).</p> <p>Artículo 37: La prisión (modifica la duración máxima de la pena y pasa de cincuenta a sesenta años).</p> <p>Artículo 42: Destinación (modifica la duración máxima de la pena y pasa de cincuenta a sesenta años).</p> <p>Artículo 58: Circunstancias de mayor punibilidad.</p> <p>Artículo 104: Circunstancias de agravación.</p> <p>Artículo 119: Circunstancias de agravación.</p> <p>Artículo 185A: Intimidación o amenaza con arma de fuego (se adiciona el artículo).</p> <p>Artículo 239: Hurto.</p>
--	--	--

Continúa

		<p>Artículo 263: Invasión de tierras.</p> <p>Artículo 264A: Avasallamiento de bien inmueble (adiciona un nuevo artículo).</p> <p>Artículo 266: Circunstancias de agravación punitiva (adiciona un párrafo).</p> <p>Artículo 348: Instigación a delinquir (adiciona un nuevo artículo).</p> <p>Artículo 353B: Circunstancias de agravación punitiva.</p> <p>Artículo 365: Fabricación, tráfico y porte de armas de fuego o municiones (adiciona).</p> <p>Artículo 367C: Porte de arma blanca</p> <p>Artículo 429C: Circunstancia de agravación punitiva.</p> <p>Artículo 429D: Obstrucción a la función pública.</p>
Ley 906 de 2004: Código de Procedimiento Penal	Modifica cuatro artículos	<p>Artículo 310: Peligro para la comunidad.</p> <p>Artículo 74: Conductas punibles que requieren querrela.</p> <p>Artículo 534: Ámbito de aplicación.</p> <p>Artículo 312: No comparecencia.</p>
Ley 1801 de 2016: Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana	Modifica diez artículos	<p>Traslado por protección.</p> <p>Procedimiento de multas e infracciones</p> <p>Destinación de los recursos.</p>
Ley 1708 de 2014: Código de Extinción de Dominio	Modifica seis artículos	Administración y destinación de bienes. Bienes de extinción de dominio serán destinados: 25% Fiscalía y 25% rama judicial; 10% Policía; 5% Defensoría; 35% Estado.
Ley 769 de 2002: Código Nacional de Tránsito Terrestre	Modifica dos artículos	Cumplimiento de régimen normativo y destinación de 50% de las multas al cumplimiento de las normas de seguridad vial.
Ley 65 de 1993: Código Penitenciario y Carcelario	Modifica dos artículos	Creación asociaciones público-privadas para que los entes territoriales construyan cárceles.

Cabe señalar que, con la Ley 2197 de 2022, quien cometa un delito usando arma de fuego, arma blanca o elemento menos letal se considerará un peligro para la sociedad y, en consecuencia, será sujeto de medida de aseguramiento intramural. Así mismo, quien hurte un bien de más de cuatro millones de pesos tendrá una condena no excarcelable. Además, se podrán realizar alianzas público-privadas para la construcción y dotación de las cárceles del país. Finalmente, con la Ley 2098 de 2021, se establecieron penas de prisión máxima de cincuenta años con dos excepciones: el caso de la prisión perpetua y el concurso de delitos.

El Derecho Penal en Colombia

El derecho penal es un mecanismo de control social que permite que haya justicia para todos los ciudadanos. Según Posada, “es el conjunto de normas jurídicas que definen determinadas conductas como delito y establecen una sanción (penas y medidas de seguridad) a quienes lo cometen, es un instrumento de control social formal” (2015, p. 23).

De tal manera, es un dispositivo de control social para restringir conductas que atenten contra la convivencia pacífica. Según Zuleta, el derecho penal como ciencia “es el conjunto de conceptos sobre el hecho punible, el delincuente y la sanción. Como ordenamiento positivo, es un conjunto de leyes con las cuales el Estado busca mantener la convivencia entre los colombianos” (2006, p. 442). También, busca el mantenimiento del sistema social a través de la protección de los llamados bienes jurídicos, salvaguardando los valores fundamentales que aseguran la coexistencia del individuo en la sociedad, y protegiendo la vida, la libertad, los bienes, la salud y el medioambiente, entre muchos otros derechos.

En este orden de ideas, el delito no se crea por el capricho de unos pocos, sino por un consenso general que censura conductas que están mal vistas en la sociedad. Así, en la estructura de la ley penal, en sentido estricto, la pena es la que asocia una conducta a un correctivo. Las disposiciones del derecho penal no son opcionales, sino de imperativo cumplimiento.

Ahora bien, el derecho penal es el medio por el cual un Estado tiene el control de la fuerza y, por ende, puede juzgar, condenar o perseguir a quien cometa conductas antijurídicas. Según Mir Puig, el derecho penal es el “conjunto de normas jurídicas que asocian al delito, cometido o de probable comisión, a penas, medidas de seguridad y sanciones reparatorias de naturaleza civil” (1976, p. 29).

En ninguna circunstancia, el derecho penal puede estar por encima de los derechos fundamentales de las personas. Por eso, en el momento de la captura de una persona que haya cometido un delito se le deben respetar y mantener sus derechos primordiales.

Por su parte, el detenido no puede ser maltratado, torturado ni humillado; su captura debe obedecer a un procedimiento en el que haya un minucioso cuidado de sus derechos, esto es, el debido proceso, consagrado en el artículo 29 de la Constitución Política de 1991. Cabe señalar, que el

principio del debido proceso se aplica a todas las instancias judiciales y administrativas. Nadie puede ser sometido a juicio sino de acuerdo con las leyes existentes en el momento de la supuesta infracción, ante un juez o tribunal con la jurisdicción adecuada y respetando todos los procedimientos propios de cada tipo de proceso.

Es importante destacar que en los casos penales, cuando existen leyes que permiten o favorecen al acusado, incluso si se promulgan después de los hechos, se aplican de manera prioritaria sobre las leyes restrictivas o desfavorables. Cualquier individuo se presume inocente hasta que un tribunal declare su culpabilidad mediante un proceso legal. Quienes sean acusados tienen derecho a la defensa y a contar con la asistencia de un abogado de su elección o uno designado de oficio durante la fase de investigación y el juicio. Además, tienen derecho a un proceso público sin retrasos injustificados, la oportunidad de presentar pruebas y contradecir las presentadas en su contra, la posibilidad de impugnar una sentencia condenatoria y la garantía de no ser juzgados dos veces por el mismo delito. Cabe destacar que cualquier prueba obtenida en violación del debido proceso se considera nula de pleno derecho.

De igual modo, es el Estado quien tiene la potestad punitiva y señala cuáles conductas son las adecuadas y no adecuadas en una sociedad. En Colombia, el derecho penal establece conductas generales sobre delitos como hurto, homicidio, fraude, lavado de activos y financiación del terrorismo, entre otros.

El Código Penal, Ley 599 de 2000

La Ley 599 de 2000 es la máxima norma colombiana que tipifica los delitos susceptibles de pena en Colombia, sin perjuicio de otras normas que lo complementen y adicionen acorde a la política criminal del Estado. El derecho penal determina, en esencia, cuáles hechos o actos son considerados ilegales para presentar las sanciones correspondientes según la gravedad del caso. El artículo 1 del Código Penal señala que “el derecho penal tendrá como fundamento el respeto a la dignidad humana”.

En el Código Penal, observamos aquellas conductas punibles que atentan contra la integridad, la libertad y la autonomía de las personas, y que enriquecen las herramientas y los procedimientos del Estado para

fortalecer la seguridad de las personas en el ámbito de la seguridad integral. Así mismo, la finalidad del derecho penal es ejercer un control social que permita la convivencia pacífica entre los ciudadanos, controlando y regulando su comportamiento, y protegiendo la vida, la honra y los bienes de los asociados, que son todos los ciudadanos que delegan el control social en el Estado (figura 2). Así, la norma penal cumple una función de motivación para que se abstengan de violar las condiciones de convivencia y, en especial, de dañar al otro. Por eso, la sanción atiende a la prevención especial del respeto a los bienes jurídicos tutelados, en especial el derecho a la vida, a la propiedad privada y al buen nombre, entre otros.

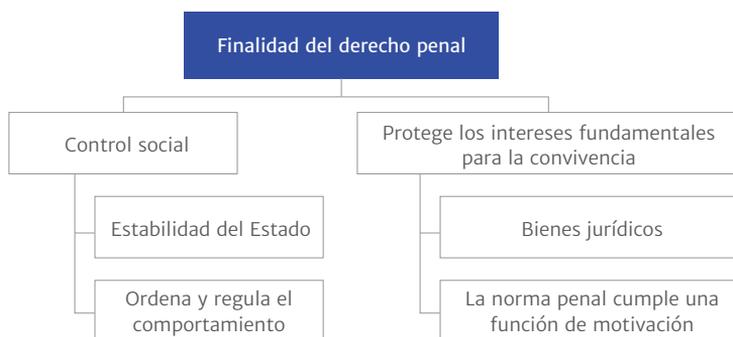


Figura 2. Elementos conceptuales en la finalidad del derecho penal

Fuente: adaptado por el autor a partir de Zuleta (2006).

El Código de Procedimiento Penal, Ley 906 de 2004

Es el conjunto de reglas por medio de las cuales se estructuran los procedimientos que van a juzgar los procederes delincuenciales de quienes infrinjan la ley penal. En Colombia, la Ley 906 de 2004 corresponde al Código de Procedimiento Penal, en el cual se establecen los fundamentos para hablar en el país de un sistema procesal penal acusatorio. Este procedimiento judicial para causas penales fue establecido por el constituyente con el Acto 03 de 2002, mediante el cual se reformó la Constitución Política, y su reglamentación se encuentra contenida en el Código Penal, Ley 906 de 2004, que sentó las bases para hablar en Colombia de un sistema penal acusatorio. Esta norma está estructurada bajo los principios de contradicción,

inmediación, concentración y publicidad, que propenden a garantizar la materialización de los derechos de los ciudadanos, al tiempo que aseguran la efectividad de la acción penal.

Ahora bien, el modelo penal acusatorio, en su funcionamiento, tiene características como la oralidad, gratuidad, legalidad, publicidad, inmediación y claridad, contradicción y controversia probatoria en el juicio, concentración, diferenciación estricta de los responsables de la investigación, el control de garantías y el juzgamiento. Así mismo, se promueve la igualdad de oportunidades en un esquema adversarial, es decir que se controvierte tanto al fiscal como al acusado, y el juez es garante de los derechos y se da el principio de oportunidad.

En cuanto a quienes intervienen en el proceso penal acusatorio, específicamente en una audiencia, tenemos al fiscal, que investiga, acusa e imputa, y es responsable de la cadena de custodia; un defensor público o un defensor de confianza (privado); el Ministerio Público como representante de la sociedad, quien verifica que se cumpla con el debido proceso; el juez de control de garantías, que protege derechos, autoriza y legaliza actuaciones del fiscal y la Policía Judicial; y el juez desconocimiento, quien dirige el juicio oral y dicta sentencia (figura 3).



Figura 3. Participantes en el proceso penal.

Fuente: adaptado por el autor. Elementos conceptuales tomados de la Ley 906 de 2004, Código de Procedimiento Penal.

Ahora bien, la estructura del proceso penal se inicia con la noticia criminal a partir de una petición, querrela, denuncia, petición especial o cualquier otro medio, así como de oficio. Después, pasa a la Policía Nacional, a la dependencia de Policía Judicial, y de ahí continúa a la Fiscalía, con el fin de hacer una recolección de elementos materiales probatorios a partir de la indagación o de la investigación que se realice. Enseguida, se continúa con las audiencias preliminares ante el juez de garantías, en las cuales el fiscal formula peticiones como: inspección y registro corporal del indiciado o imputado, obtención de muestras que involucren al indiciado o imputado, práctica de reconocimiento y exámenes físicos a las víctimas, expedición de orden de captura, medidas cautelares, declaración de personas ausentes, destrucción del objeto material del delito, vigilancia y seguimiento de personas, entrega vigilada, búsqueda selectiva en bases de datos, aplicación de principio de oportunidad y práctica de prueba anticipada.

Se sigue con la audiencia de formulación de la imputación. En esta, se puede dar el principio de oportunidad o la preclusión, ordenada por el juez de conocimiento, y la imputación o el allanamiento de cargos por parte del imputado. Luego, se continúa con la audiencia de conocimiento, en la cual se presenta la audiencia de formulación de acusación ante el juez de función de conocimiento, donde tiene lugar la acusación o la aceptación de cargos.

En este punto, sigue la audiencia preparatoria, en la que hay exhibición de evidencias y elementos materiales probatorios y el conocimiento de estos por las partes. Así mismo, en esta etapa se decretan las pruebas que soliciten las partes, y el juez puede rechazarlas o inadmitirlas si considera que son inconducentes, impertinentes, repetidas o inútiles. También, se da la exclusión de las pruebas ilegales y la determinación del orden de presentación de la prueba, con lo cual se llega a la audiencia de juicio oral entre quince y treinta días después ante el juez de conocimiento.

Es importante considerar que la facultad para llegar a un preacuerdo se mantiene hasta el interrogatorio del acusado en el juicio oral. Se sigue con la práctica de pruebas, el debate probatorio y el alegato de las partes para llegar al final que es el anuncio del fallo. La decisión es individualizada frente a los enjuiciados, es decir que si hay tres enjuiciados, la decisión es por cada uno de ellos y no grupal. El juez puede decretar la absolución o la condena y el incidente de reparación integral, si hay lugar.

En relación con la anterior descripción del proceso penal, de acuerdo con el Artículo 275 del Código de Procedimiento Penal, se determina que son elementos probatorios y evidencia física: huellas, manchas, residuos, vestigios dejados por la actividad delictiva; armas, instrumentos y objetos utilizados para desarrollar la conducta; dinero, bienes y otros efectos provenientes de la conducta delictiva, elementos materiales descubiertos en allanamientos, registro personal e inspección corporal.

El juez con función de control de garantías podrá decretar sobre los bienes del imputado o del acusado, como lo establece el artículo 92 del Código de Procedimiento Penal, medidas como el embargo y el secuestro que extraen los bienes del comercio para garantizar la reparación a las víctimas del delito. Así mismo, el Código de Procedimiento Penal, en su artículo 331, trae la preclusión en cualquier momento a partir de la formulación de la imputación. El fiscal solicitará al juez de conocimiento la preclusión si no existiere mérito para acusar. Se da cuando hay imposibilidad de iniciar o continuar el ejercicio de la acción penal, como lo señala el artículo 332 del Código de Procedimiento Penal. Por ejemplo, la inexistencia del hecho investigado, la ausencia de intervención del imputado en el hecho investigado o la existencia de una causal que excluya la responsabilidad, como sería el caso de legítima defensa.

El Código de Infancia y Adolescencia y su relación con la Ley 1453 de 2011

Esta norma establece todo el régimen de protección integral de niños, niñas y adolescentes. Ahora bien, se debe precisar que los jóvenes entre 14 y 18 años son sancionables pedagógicamente. En la Ley 1453 de 2011, se define la forma como se deben sancionar al momento de cometer los actos delictuales. De tal manera, se amplía la sanción de privación de la libertad, que es una medida pedagógica (artículos 160 y 161 del Código de Infancia y Adolescencia) que ahora será de dos a ocho años para los jóvenes entre 14 y 18 años que hayan cometido delitos de homicidio doloso, secuestro, extorsión en todas sus formas y delitos agravados contra la libertad, la integridad y la formación sexual.

Es así como se obliga a los menores de edad que han cometido delitos a cumplir la sanción completa. Se incluyen dentro del concepto de privación

de la libertad las condiciones de seguridad que deben tener los Centros de Atención Especializada para evitar la evasión de los adolescentes. También, se crea el delito de explotación de menores de edad, con una pena de tres a siete años.

Legislación en seguridad de la información

La Ley 599 de 2000 (Código Penal), como ya se indicó, recoge las penas a aplicar contra aquellas conductas que, en este caso, afecten la vulneración de la seguridad de la información, como son aquellas relacionadas con la interceptación ilegal de comunicaciones, la vulneración de correspondencia, etc.

Con la Ley 1273 de 2009, se modifica el Código Penal y se crea un nuevo bien jurídico tutelado denominado “protección de la información y de los datos”. En lo referente a delitos informáticos, se incluyen: el acceso abusivo a un sistema informático, la obstaculización ilegítima de sistema informático o redes de telecomunicaciones, además de la interceptación de datos informáticos. También, se preservan integralmente los sistemas que utilicen las TIC.

Comete un delito de acceso abusivo aquel que, sin autorización o por fuera de lo acordado, acceda en todo o en parte a un sistema informático protegido (o no) con una medida de seguridad; o aquel que se mantenga dentro del sistema en contra de la voluntad de quien tenga el legítimo derecho a excluirlo. El autor de este delito incurrirá en pena de prisión de 48 a 96 meses, y en multa de cien a mil SMLMV.

Para el caso de interceptación de datos informáticos, la norma establece que aquel que, sin orden judicial previa, intercepte datos informáticos en su origen, destino o en el interior de un sistema informático, o las emisiones electromagnéticas provenientes de un sistema informático que los transporte, incurrirá en pena de prisión de 36 a 72 meses.

Así mismo, se tipifica lo concerniente al daño informático. La ley señala que quien, sin estar facultado para ello, destruya, dañe, borre, deteriore, altere o suprima datos informáticos, o un sistema de tratamiento de información o sus partes o componentes lógicos, incurrirá en pena de prisión de 48 a 96 meses, y en multa de cien a mil SMLMV.

También, la ley hace referencia al uso de *software* malicioso e instituye que quien, sin estar facultado, produzca, trafique, adquiera, distribuya,

venda, envíe, introduzca o extraiga del territorio nacional *software* malicioso u otros programas de computación de efectos dañinos, incurrirá en pena de prisión de 48 a 96 meses y en multa de cien a mil SMLMV.

Legislación de la ciberseguridad

La ciberseguridad se ha convertido en uno de los temas más importantes en la era digital actual, ya que con el aumento del uso de internet y de la tecnología, también aumentan los riesgos y las amenazas cibernéticas. En Colombia, la ciberseguridad está regulada por varias leyes y normas que buscan garantizar la protección de los datos y la información de los ciudadanos y las empresas.

Antecedente normativo y estado actual

El desarrollo de la ciberseguridad en Colombia ha sido impulsado por la creciente dependencia de la tecnología y la necesidad de proteger la información y los sistemas frente a las amenazas cibernéticas. Uno de los hitos fue la Ley 1273 de 2009, que estableció el marco normativo para abordar los delitos informáticos y proteger la información y los datos en el ámbito digital. Esta ley introdujo penas y sanciones para delitos como el acceso abusivo a sistemas informáticos, la interceptación de datos y el daño informático.

Como se señaló antes, la principal ley que regula la ciberseguridad en Colombia es la Ley 1273 de 2009, por la cual se establecen los delitos informáticos y sus penas correspondientes. Esta ley busca prevenir, investigar y sancionar cualquier delito cometido a través de medios electrónicos, como el acceso no autorizado a sistemas informáticos, la interceptación de datos y la falsificación de documentos, entre otros.

Además de la Ley 1273 de 2009, también existen otras normas que complementan y amplían la regulación de la ciberseguridad en Colombia. Por ejemplo, la Ley 1581 de 2012 establece las normas para la protección de datos personales y garantiza su privacidad. Así mismo, el Decreto 620 de 2020 establece las medidas y los protocolos de seguridad de la información para la gestión de riesgos cibernéticos en la Administración Pública.

Antecedente normativo y estado actual de la ciberseguridad en Colombia

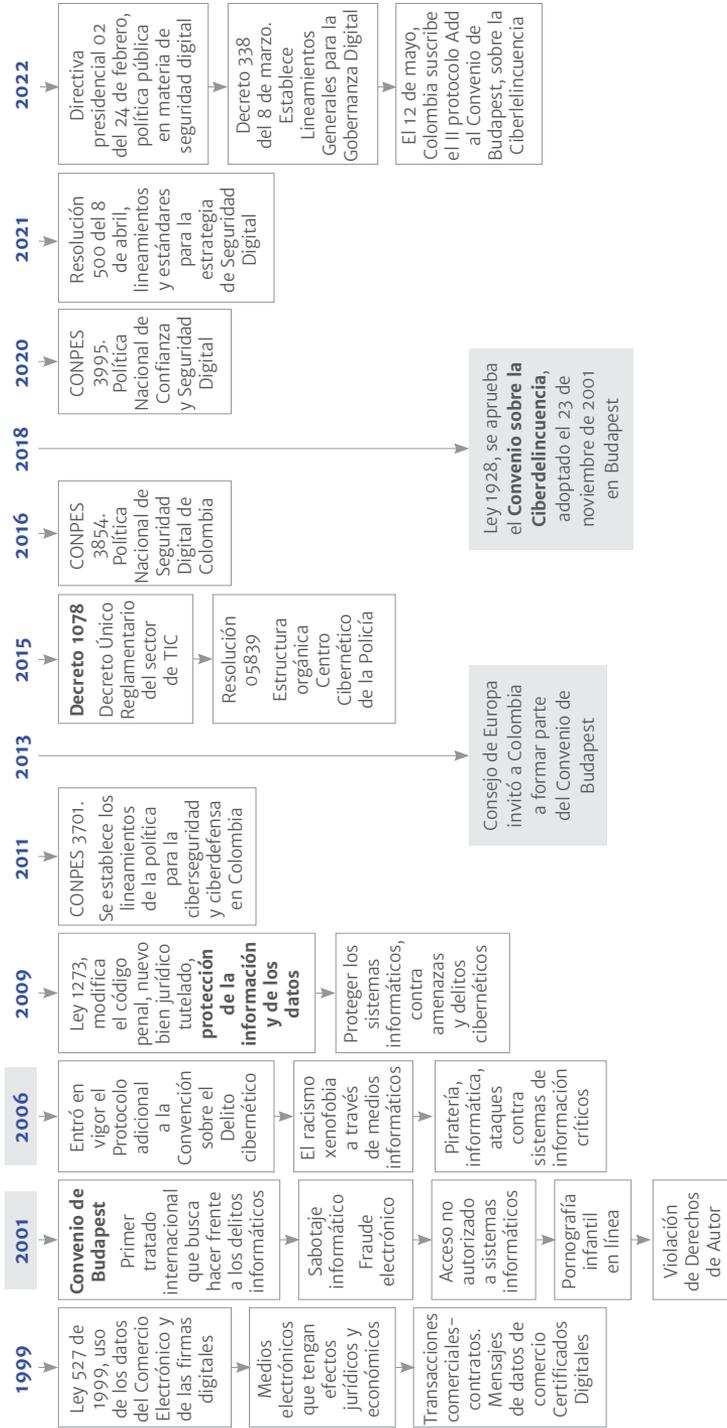


Figura 4. Desarrollo normativo de la ciberseguridad en Colombia, 1999 – 2022
Fuente: elaboración propia a partir de la normatividad existente sobre ciberseguridad en Colombia.

Es importante destacar que estas leyes reflejan el compromiso de Colombia para fortalecer su marco legal y abordar los desafíos y las amenazas en el ciberespacio. La ciberseguridad es un tema de gran relevancia en la era digital, donde la protección de la información, la privacidad y la integridad de los sistemas se convierte en una prioridad para el país.

Ciberseguridad, Decreto 338 de 2022

La norma tiene por objeto reglamentar parcialmente los artículos 64 de la Ley 1437 de 2011, 147 de la Ley 1955 de 2019 y 230 de la Ley 1450 de 2011 (modificado por el artículo 148 de la Ley 1955 de 2019), con el fin de establecer los lineamientos generales para fortalecer la gobernanza de la seguridad digital, la identificación de infraestructuras críticas cibernéticas y servicios esenciales, la gestión de riesgos y la respuesta a incidentes de seguridad digital.

El Decreto 338 de 2022 establece los lineamientos generales para la gobernanza de la seguridad digital, con el cual el Gobierno nacional busca aunar y dinamizar el desarrollo legal, los avances técnicos, así como los conocimientos estatales y privados para fortalecer la ciberseguridad en el país. Además, es el resultado de una evolución en la legislación dirigida a mejorar la seguridad cibernética nacional, que como tal inició con el Conpes 3701 de 2011.

Es importante recordar que a través del Documento Conpes 3701 del 14 de julio de 2011 se dieron los lineamientos de política para ciberseguridad y ciberdefensa. Con ello, se implementaron instancias para prevenir, coordinar, atender, controlar, generar recomendaciones y regular los incidentes o las emergencias cibernéticas para afrontar las amenazas y los riesgos que atentan contra la ciberseguridad y ciberdefensa nacional. Uno de sus objetivos específicos es conformar organismos con la capacidad técnica y operativa necesaria para la defensa y la seguridad en materia de seguridad digital.

Así mismo, uno de los puntos fundamentales del Decreto 338 de 2022 artículo 2.2.21.1.1.3.numeral 7, describe la definición de gobernanza de la seguridad digital como la suma de interacciones y enfoques entre las diversas partes interesadas. Su propósito es identificar, definir, proponer y coordinar respuestas tanto preventivas como reactivas ante las posibles

amenazas que puedan afectar la confidencialidad, integridad o disponibilidad de los servicios tecnológicos, sistemas de información, infraestructura tecnológica, redes e información en su conjunto, conformando así el ambiente digital.

A su vez, este decreto entra a fortalecer la línea de trabajo de la seguridad digital en el país, la cual es necesaria especialmente para la protección de las infraestructuras críticas industriales, máxime con el contexto actual, caracterizado por el aumento de los ataques del programa maligno y el *ransomware* a nivel global.

Ahora bien, el principal objetivo de esta gobernanza es facilitar la participación, articulación e interacción de las múltiples partes interesadas, a fin de fortalecer las capacidades en la gestión de riesgos de seguridad digital del país. Otra novedad de este decreto es que compromete al Ministerio de las TIC a levantar el inventario de infraestructuras críticas públicas cibernéticas nacionales y de servicios esenciales en el ciberespacio, el cual se deberá tener listo en 2023 y se actualizará cada dos años. Así mismo, deberá identificar los sectores y subsectores que cuentan con infraestructuras críticas cibernéticas o prestan servicios esenciales para el mantenimiento de las actividades económicas y sociales.

De forma general, el mayor avance con este decreto, en materia de ciberseguridad, es la intención de identificar y prevenir los ataques o incidentes en las redes y sistemas de información, lo cual traería como consecuencia efectos significativos en la prestación de servicios esenciales del Estado. En síntesis, el decreto busca la identificación de mejores prácticas y lecciones aprendidas que ayudan a identificar lineamientos, redactar guías y generar actividades propias. Pero este no es un trabajo de una sola entidad, es un montaje interseccional e interdisciplinario.

Es debido tener en cuenta que la importancia de la implementación del Decreto 338 de 2022 en las organizaciones privadas radica en la reducción de los impactos de los incidentes, al tener mejores elementos de soporte para las prácticas en las organizaciones, pues el decreto implica una revisión nacional y sistemática de los estándares, con trazabilidad y garantía de pertinencia.

La ciberseguridad es un tema crucial en la actualidad, y en Colombia se han implementado diversas normas y regulaciones para garantizar la protección de la información y los datos de los ciudadanos y las empresas.

La Ley 1273 de 2009 es la principal ley que regula los delitos informáticos y establece las penas correspondientes, mientras que otras normas complementan y amplían su alcance.

Estado actual

Desde la aprobación de la Ley 1273 de 2009, Colombia ha avanzado en la mejora de sus capacidades en ciberseguridad. Se han desarrollado iniciativas y estrategias para fortalecer la protección de la información y los sistemas, tanto en el ámbito gubernamental como en el privado. El país ha reconocido la importancia de la ciberseguridad para la protección de la infraestructura crítica, la información sensible y la privacidad de los ciudadanos.

El Gobierno nacional ha creado diferentes entidades y estructuras para coordinar y promover la ciberseguridad en el país. Entre ellas se destaca la creación de la Dirección Nacional de Inteligencia y el Centro Cibernético Policial, adscrito a la Policía Nacional. Además, se ha promovido la cooperación con otros países y organizaciones internacionales para compartir información y buenas prácticas en materia de ciberseguridad. En el ámbito legislativo, se han realizado avances para adaptar la legislación a los desafíos cambiantes en el ciberespacio. Además de la Ley 1273 de 2009, se han introducido modificaciones y actualizaciones en el Código Penal y en otras normativas relacionadas para abordar nuevas formas de delincuencia cibernética y proteger mejor los derechos y la seguridad de los ciudadanos en línea.

El estado actual de la ciberseguridad en Colombia sigue siendo un desafío en constante evolución. A medida que las tecnologías y las amenazas cibernéticas siguen avanzando, el país debe seguir fortaleciendo sus capacidades, promoviendo la concienciación sobre la seguridad digital y adoptando mejores prácticas en la protección de la información y los sistemas tanto en el sector público como en el privado. La colaboración entre entidades gubernamentales, empresas y ciudadanos es fundamental para garantizar la resiliencia frente a las amenazas cibernéticas y proteger el ciberespacio colombiano.

La Ley 1266 de 2008: disposiciones generales sobre el hábeas data (información financiera, crediticia y comercial)

El objetivo de esta ley es desarrollar el derecho constitucional que todas las personas tienen a conocer, actualizar y rectificar las informaciones que se hayan recogido sobre ellas en bancos de datos, así como los demás derechos, libertades y garantías constitucionales relacionadas con la recolección, el tratamiento y la circulación de datos personales, tal como se establece en el artículo 15 de la Constitución Política. También, aborda el derecho a la información establecido en el artículo 20 constitucional, especialmente en relación con la información financiera y crediticia, comercial, de servicios y la proveniente de terceros países.

Es importante destacar que esta norma prohíbe el registro y la divulgación de datos parciales, incompletos, fraccionados o que induzcan a error. Así mismo, la administración de datos personales debe ajustarse a una finalidad legítima de acuerdo con la Constitución y la ley.

La Ley 1266 de 2008 se aplica a todos los datos de información personal registrados en un banco de datos, independientemente de que sean administrados por entidades de naturaleza pública o privada. No obstante, existen excepciones para normas especiales que disponen la confidencialidad o reserva de ciertos datos o de información registrada en bancos de datos de naturaleza pública, con fines estadísticos, de investigación o sanción de delitos, o para garantizar el orden público. Además, la ley no se aplica a las bases de datos que tienen como finalidad producir la inteligencia de Estado para garantizar la seguridad nacional interna y externa.

Es relevante mencionar que los registros públicos a cargo de las cámaras de comercio se rigen exclusivamente por las normas y principios consagrados en las normas especiales que las regulan. Así mismo, quedan excluidos de la aplicación de esta ley los datos mantenidos en un ámbito exclusivamente personal o doméstico, así como aquellos que circulan internamente, es decir, que no se suministran a otras personas jurídicas o naturales.

En síntesis, la Ley 1266 de 2008 reviste una gran importancia para la protección de los derechos fundamentales de las personas en el ámbito de

la información financiera, crediticia y comercial. Esta ley busca garantizar la privacidad y el control sobre los datos personales de los ciudadanos, otorgándoles el derecho a conocer, actualizar y rectificar la información que haya sido registrada sobre ellos en bancos de datos. La relevancia de esta normativa radica en varios aspectos:

Protección de la privacidad: La ley establece principios y limitaciones para el manejo de datos personales, lo cual busca evitar que la información sea utilizada de manera inapropiada o divulgada de forma indebida, y proteger la intimidad y el buen nombre de los individuos.

Derecho a la autodeterminación informativa: Al permitirles a las personas conocer y controlar la información recopilada sobre ellas, la ley empodera a los ciudadanos en la gestión de su propia información, fomentando la transparencia y la confianza en los procesos relacionados con los datos personales.

Responsabilidad de los administradores de datos: La normativa establece responsabilidades claras para las entidades públicas y privadas que gestionan bases de datos personales, asegurando que cumplan con los principios de veracidad, finalidad y proporcionalidad en el manejo de la información.

Derecho a la rectificación y actualización de datos: Los ciudadanos tienen el derecho a corregir información inexacta o desactualizada que haya sido registrada sobre ellos, lo cual garantiza la veracidad de la información y evita posibles perjuicios.

Control de datos sensibles: La ley establece medidas especiales para la protección de datos sensibles, como aquellos relacionados con la salud o la orientación sexual, asegurando que su tratamiento sea realizado con especial cuidado y consentimiento explícito.

En resumen, la Ley 1266 de 2008 juega un papel fundamental en la protección de la privacidad y los derechos de las personas en el contexto digital (figura 5). Al otorgarles el control sobre su información personal, se fomenta la confianza en el uso de servicios y tecnologías que requieren el manejo de datos, al tiempo que se establecen mecanismos para evitar el mal uso o abuso de la información por parte de terceros. Esto contribuye a fortalecer la seguridad y la confidencialidad de los datos personales en Colombia.

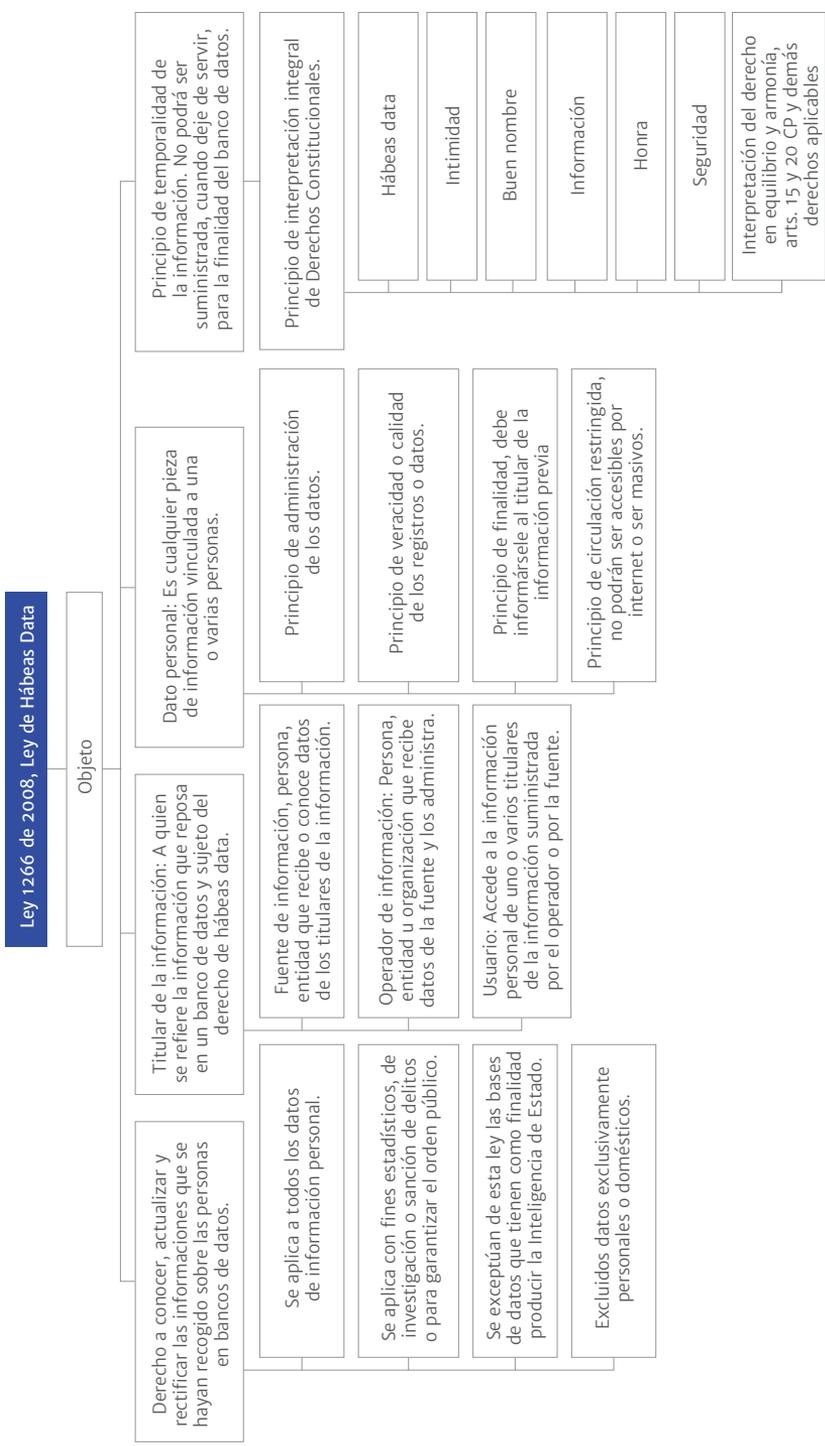


Figura 5. Objeto de la Ley de Hábeas Data
 Fuente: adaptado por el autor a partir de la Ley 1266 de 2008, Ley de Hábeas Data.

Ley 1581 de 2012: por la cual se dictan disposiciones generales para la protección de datos general personales (información)

La Ley 1581 de 2012 establece el marco general para la protección de los datos personales en Colombia. Su objetivo es salvaguardar el derecho que todas las personas tienen a conocer, actualizar y rectificar la información recopilada sobre ellas en bases de datos o archivos, ya sea por entidades públicas o privadas. Esta norma busca garantizar la privacidad y seguridad de los datos personales de los ciudadanos, estableciendo pautas y procedimientos para su tratamiento. La principal motivación de esta ley es regular el uso de los datos personales, especialmente en el ámbito del ciberespacio, con el fin de minimizar los riesgos asociados a delitos como fraude, acoso o extorsión en línea.

La Ley 1581 de 2012 aborda diferentes aspectos relevantes para la protección de los datos personales en el país. Además de garantizar los derechos de acceso, actualización y rectificación de la información personal, la norma se alinea con otros derechos constitucionales como la libertad, las garantías y la privacidad. Así mismo, esta ley reconoce el derecho a la información, que es un elemento fundamental dentro de la Constitución Política.

Cabe mencionar que la protección de los datos personales no es un tema exclusivo de Colombia, sino que es una preocupación a nivel internacional. La Declaración Universal de Derechos Humanos, en su artículo 12, también destaca la importancia de proteger la vida privada y la correspondencia de las personas contra injerencias arbitrarias.

En conclusión, la Ley 1581 de 2012 es una pieza fundamental para la protección de la privacidad y los derechos de las personas en el contexto digital. Al establecer medidas claras y procedimientos adecuados, busca asegurar que el tratamiento de datos personales sea realizado de manera segura y respetando los derechos fundamentales de los ciudadanos. Esta ley contribuye a fortalecer la confianza y la seguridad en el manejo de la información personal en Colombia.

Así mismo, la Constitución Política establece que todas las personas tienen derecho a su intimidad personal y familiar, así como a su buen

nombre, los cuales deben ser respetados y protegidos por el Estado. En el manejo de la información personal, se deben respetar las libertades y garantías consagradas en la Constitución, y la interceptación o el registro de datos solo es posible mediante orden judicial, en los casos y formas que establezca la ley.

Con el fin de prevenir actos terroristas, mediante una ley estatutaria se reglamentarán las condiciones en que las autoridades, con motivos serios, puedan interceptar o registrar comunicaciones privadas sin orden judicial, pero con aviso inmediato a la Procuraduría General de la Nación y control judicial posterior dentro de las 36 horas siguientes.

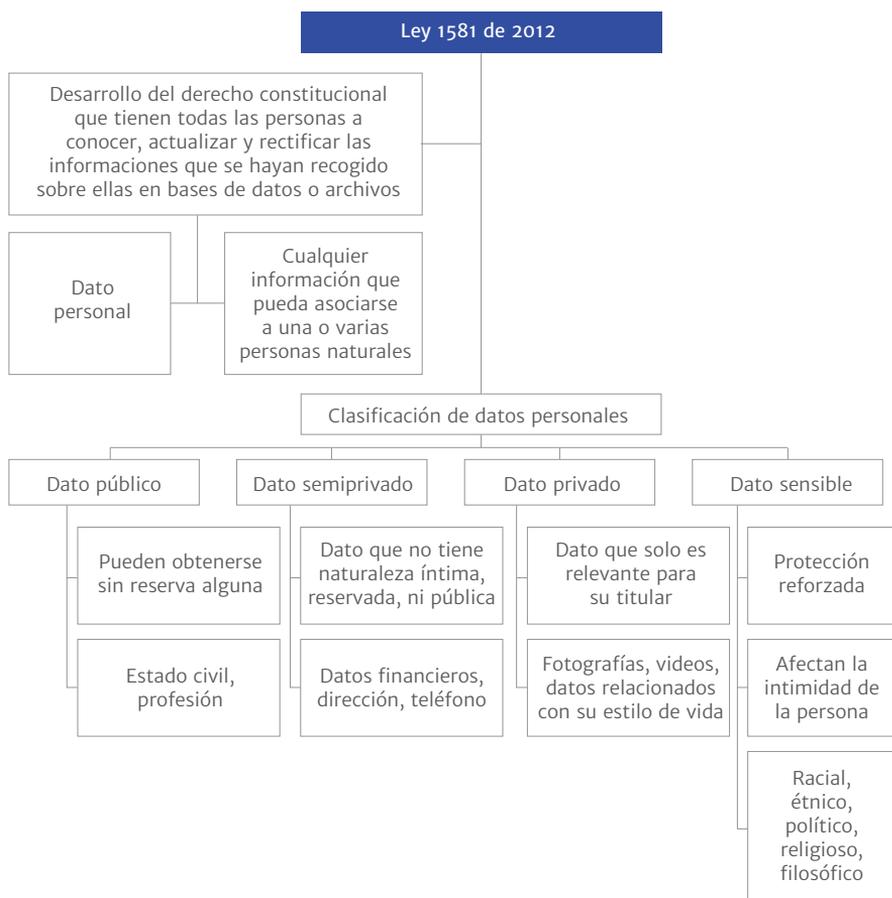


Figura 6. Objeto de la Ley 1581 de 2012

Fuente: adaptado por el autor a partir de la Ley 1581 de 2012.

Por su parte, los funcionarios públicos que abusen de las medidas establecidas en el artículo 15 de la Constitución Política (modificado por el Acto Legislativo 2 de 2003) serán considerados responsables de una falta gravísima, sin perjuicio de otras responsabilidades que pudieran derivarse. Para fines tributarios, judiciales y de inspección, vigilancia e intervención del Estado, se podrán requerir los libros de contabilidad y otros documentos privados de acuerdo con lo que disponga la ley.

En el mismo sentido, el artículo 20 de la Constitución Política establece que todas las personas tienen derecho a la libertad de expresión y a difundir sus ideas y opiniones, así como a recibir información veraz e imparcial y a crear medios de comunicación sin censura previa. Sin embargo, se reconoce la responsabilidad social de estos medios y se garantiza el derecho a la rectificación en igualdad de condiciones.

El Documento Conpes 3920 de 2018, sobre la política nacional de explotación de datos (Big Data), sostiene que para adecuar la intervención pública y orientarla a la generación de valor con los datos se requiere el estímulo a las capacidades que dinamicen la oferta, esto es, el capital humano, así como la demanda de bienes y servicios basados en datos, que se manifiesta en una cultura de datos (Conpes 3920 de 2018).

La Ley 1581 de 2012 establece que el principio de seguridad se refiere a la necesidad de que la información sujeta a tratamiento por el responsable o encargado del tratamiento sea manejada con medidas técnicas, humanas y administrativas que brinden seguridad a los registros, evitando su alteración, pérdida y acceso no autorizado o fraudulento. Por su parte, el principio de confidencialidad establece que todas las personas involucradas en el tratamiento de datos personales deben garantizar la reserva de la información, incluso después de finalizada su relación con la labor que comprende el tratamiento. Solo pueden suministrar o comunicar datos personales en los términos autorizados por la ley y en cumplimiento de las actividades correspondientes

Cabe señalar, que el artículo 11 del Decreto 1377 de 2013 establece las restricciones temporales para el procesamiento de datos personales y estipula que los responsables y encargados del manejo de dichos datos solo podrán recopilar, conservar, utilizar o compartir información personal durante el tiempo que sea lógico y necesario, en consonancia con los objetivos que justificaron la recopilación, y tomando en consideración las

regulaciones pertinentes para el ámbito en cuestión, así como los aspectos relacionados con la gestión administrativa, contable, fiscal, legal e histórica de los datos.

Ahora, el Decreto 886 de 2014, por el cual se reglamenta el artículo 25 de la Ley 1581 de 2012, tiene como objeto definir la información mínima que debe contener el Registro Nacional de Bases de Datos, creado por la Ley 1581 de 2012, así como los términos y las condiciones bajo los cuales se deben inscribir en este los responsables del tratamiento.

En este sentido, la Ley 1928 de 2018, por medio de la cual se aprueba el convenio sobre la ciberdelincuencia, adoptado en 2001, en Budapest, la norma aborda temáticas como reconocer la importancia de fortalecer la cooperación con los Estados parte en este Convenio. Además, subraya la necesidad de establecer, como prioridad, una política penal común destinada a salvaguardar a la sociedad de la ciberdelincuencia, mediante la promulgación de leyes apropiadas y la promoción de la colaboración internacional.

También, concientiza sobre los profundos cambios provocados por la digitalización, la convergencia y la constante globalización de las redes informáticas. Finalmente, expresa inquietud por el riesgo de que las redes informáticas y la información electrónica puedan ser empleadas con fines delictivos, así como por la posibilidad de que las pruebas relacionadas con estos delitos se almacenen y transmitan a través de estas redes.

A este tenor, el objeto de la Ley 1712 de 2014, por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional, es regular el derecho de acceso a la información pública, los procedimientos para el ejercicio y garantía del derecho, y las excepciones a la publicidad de información.

Ley Estatutaria 1621 de 2013 - Inteligencia

Se conoce como inteligencia militar a las tareas que llevan a cabo ciertas unidades específicas de las fuerzas armadas para recoger información sobre un enemigo actual o potencial, datos que permiten la planificación de las eventuales operaciones militares. Esta actividad se encuentra normatizada en la Ley 1621 de 2013, la cual fortalece el marco jurídico que permite a los organismos que ejecutan actividades de inteligencia y contrainteligencia cumplir con su misión constitucional y legal.

A su vez, dicha ley establece los límites y los fines de las actividades de inteligencia y contrainteligencia, los principios que las rigen, los mecanismos de control y supervisión, la regulación de las bases de datos, la protección de los agentes, la coordinación y cooperación entre los organismos, y los deberes de colaboración de las entidades públicas y privadas.



Figura 7. Estructura general Ley 1621 de 2013, Ley de Inteligencia y Contrainteligencia
 Fuente: adaptado por el autor a partir de la Ley 1621 de 2013.

Asimismo, la ley de inteligencia aborda temáticas como definiciones y principios que rigen las actividades de inteligencia y contrainteligencia en Colombia, la estructura organizativa de las agencias de inteligencia y contrainteligencia, incluyendo el Departamento Administrativo de Seguridad, la Dirección de Inteligencia de la Policía Nacional (DIPOL) y el Servicio de Inteligencia Colombiano (SIC). Describe las funciones y facultades de las agencias de inteligencia y contrainteligencia, incluyendo la recopilación de información, el análisis de inteligencia, la cooperación internacional y la protección de la información clasificada.

También, establece mecanismos de fiscalización y control para garantizar que las actividades de inteligencia se lleven a cabo de manera legal y ética. La ley establece salvaguardias para proteger los derechos humanos y las libertades fundamentales de los ciudadanos en el contexto de las actividades, asimismo, aborda la cooperación de Colombia con otros países en materia de inteligencia y contrainteligencia.

Conclusiones

La seguridad ciudadana es un tema de gran importancia en Colombia, y para garantizarla el Estado ha establecido varias normas y leyes, las cuales se relacionan estrechamente con las normas penales, dado que la seguridad ciudadana implica prevenir y sancionar los delitos que puedan poner en peligro la integridad de las personas y la estabilidad social.

Es de gran valor analizar las normas actuales y la historia de cómo se rige la seguridad ciudadana en Colombia y su relación con las normas penales. La Ley 1453 de 2011, conocida como Ley de Seguridad Ciudadana, es una norma clave para garantizar la seguridad de los ciudadanos, dado que establece medidas para la prevención del delito, la protección de víctimas y testigos, y la lucha contra la criminalidad organizada, entre otras. Así mismo, introdujo cambios significativos en la Ley 1098 de 2006, conocida como el Código de Infancia y Adolescencia en Colombia. Estos cambios se centraron en aspectos de seguridad ciudadana y justicia penal para adolescentes en conflicto con la ley. Entre los cambios se encuentra la edad de imputabilidad, que pasó de 12 a 14 años. Esto significa que los adolescentes menores de 14 años no podían ser procesados penalmente, lo que refleja una evolución en la comprensión de cómo deben tratarse los niños

y adolescentes en el sistema legal colombiano; ya que la ley busca proteger los derechos de los menores, promover su rehabilitación y reducir la estigmatización y las consecuencias negativas asociadas con la imputación penal a edades tempranas. Esto se alinea con los estándares internacionales de derechos humanos, que destacan la importancia de tratar a los niños de manera diferente en el sistema de justicia penal.

Por lo tanto, la Ley de Seguridad Ciudadana establece la relación entre la seguridad ciudadana y las normas penales, y reconoce la importancia de la prevención del delito y la necesidad de sancionar a los responsables de los delitos. En este sentido, la ley establece medidas para fortalecer la investigación y el juzgamiento de los delitos, así como la protección de víctimas y testigos. Además, establece medidas para prevenir la reincidencia y la impunidad de los delitos.

Otra norma relevante en Colombia en relación con la seguridad ciudadana es el Código Nacional de Policía y Convivencia, establecido en 2017, cuyo objetivo es fomentar la convivencia pacífica y prevenir el delito y las conductas que afectan la seguridad ciudadana; así mismo, establece medidas para prevenir el consumo de drogas, el porte ilegal de armas y el ruido excesivo, entre otras conductas que afectan la convivencia y la seguridad de las personas.

En cuanto a la relación entre la seguridad ciudadana y las normas penales, el Código Nacional de Policía y Convivencia establece medidas para sancionar las conductas que afectan la seguridad ciudadana. Este código establece sanciones administrativas para las conductas que no constituyen delitos, pero que afectan la convivencia y la seguridad ciudadana, de modo que establece una relación estrecha entre la seguridad ciudadana y las normas penales.

Por su parte, la Ley Estatutaria 1621 de 2013 establece un marco legal claro y preciso para las actividades de inteligencia en Colombia. Define los principios que deben guiar estas acciones, como el respeto a los derechos humanos, a la legalidad, a la proporcionalidad y a la protección de la privacidad de las personas. La norma garantiza que la recolección, el análisis y el uso de información de inteligencia se lleven a cabo respetando los derechos fundamentales de los ciudadanos, con lo cual se evitan prácticas abusivas o arbitrarias que puedan vulnerar su intimidad o dignidad.

La Ley Estatutaria 1621 de 2013 también establece mecanismos de supervisión y control tanto internos como externos para garantizar que las actividades de inteligencia se desarrollen de manera transparente y bajo un marco de legalidad. Así, se crean instancias como el Comité de Evaluación y Seguimiento de la Actividad de Inteligencia y Contrainteligencia. Además, busca fortalecer la capacidad de inteligencia del Estado para proteger la seguridad nacional y prevenir amenazas internas y externas; sin embargo, esto debe hacerse dentro de los límites establecidos por la ley y respetando los derechos de los ciudadanos. Igualmente, la norma resalta la relevancia de la inteligencia como herramienta para la toma de decisiones políticas, estratégicas y operativas, lo cual permite al Estado anticiparse y enfrentar de manera efectiva los desafíos y riesgos que enfrenta la sociedad.

Por último, la Ley Estatutaria 1621 de 2013 es un pilar fundamental para la regulación de la actividad de inteligencia en Colombia. Proporciona un marco legal sólido que garantiza el respeto a los derechos fundamentales de los ciudadanos, la supervisión y el control adecuado de las operaciones de inteligencia, y la protección de la seguridad nacional. Es una herramienta que busca equilibrar la necesidad de información estratégica con el respeto a los derechos individuales y el Estado de derecho.

Capítulo 5

La seguridad integral y su relación con la seguridad en instalaciones

CÓMO CITAR

López Cortes, D. (2023). La seguridad integral y su relación con la seguridad en instalaciones. En *Perspectiva jurídica de la seguridad para no abogados: Legislación de la seguridad integral* (pp. 119–130). Escuela de Postgrados de la FAC.

Colección Ciencia y Poder Aéreo N.º 22

**PERSPECTIVA JURÍDICA DE LA
SEGURIDAD PARA NO ABOGADOS:
LEGISLACIÓN DE LA SEGURIDAD INTEGRAL**

ISBN: 978-958-52456-6-2

E- ISBN: 978-958-52456-7-9

<https://doi.org/10.18667/9789585245679>

Bogotá, Colombia

Octubre, 2023

La seguridad integral y la seguridad de instalaciones están estrechamente relacionadas y son componentes fundamentales de un enfoque holístico de la seguridad en cualquier organización. La seguridad integral se refiere a la protección y gestión de todos los aspectos relacionados con la seguridad no solo física, sino también operacional, informacional, financiera, ambiental y humana. Por otro lado, la seguridad de instalaciones se enfoca específicamente en garantizar la protección y el resguardo de los activos físicos y los recursos de una empresa o institución.

En cuanto a la relación entre ambas, es clave debido a que la seguridad de instalaciones es una parte importante de la seguridad integral. Una empresa o institución puede contar con políticas, procedimientos y tecnologías de seguridad avanzadas, pero si sus instalaciones no están debidamente protegidas, se pueden convertir en puntos vulnerables que ponen en riesgo la integridad de toda la organización.

Por su parte, un gerente de seguridad debe tener clara esta relación porque su función es asegurar que todos los aspectos de la seguridad sean abordados de manera coherente y efectiva. Al entender que la seguridad de instalaciones es un componente crucial de la seguridad integral, el gerente puede implementar estrategias integrales que protejan adecuadamente todos los recursos de la organización. Además, el gerente de seguridad debe tener en cuenta que las amenazas y los riesgos pueden provenir tanto de factores internos como externos. Por lo tanto, al proteger las instalaciones físicas, se contribuye a mitigar potenciales peligros internos y se crea un ambiente seguro y confiable para empleados y visitantes.

La seguridad de instalaciones también es esencial para resguardar activos valiosos y evitar pérdidas económicas significativas debido a robos, daños o desastres. Además, si una empresa cuenta con instalaciones seguras y protegidas, puede generar una imagen positiva ante sus clientes y socios comerciales, lo que a su vez puede aumentar la confianza y el prestigio de la organización.

En suma, la relación entre la seguridad integral y la seguridad de instalaciones es fundamental para garantizar la protección efectiva de una organización en su totalidad. Un gerente de seguridad debe tener claro este vínculo para implementar estrategias integrales que salvaguarden los recursos, la reputación y la continuidad operativa de la empresa o institución a su cargo.

La seguridad integral y la seguridad de instalaciones en Colombia son temas de vital importancia para garantizar la protección de las personas y los bienes. Existe una normativa específica que regula la seguridad de instalaciones en el país, con el objetivo de prevenir riesgos y salvaguardar la seguridad de las personas, el medio ambiente y la propiedad.

El Código Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo, Ley 9 de 1979, es una de las principales normas que establecen las condiciones mínimas de seguridad que deben cumplir las instalaciones en Colombia, sin importar el tipo de actividad que se desarrolle en ellas. Esta ley aborda la seguridad de manera integral, asegurando la protección de los trabajadores y de quienes se encuentren en los espacios laborales.

Adicionalmente, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, mediante la Resolución 909 de 2008, establece las normas técnicas para la gestión ambiental en la construcción, la operación y el desmantelamiento de proyectos y obras. Esta resolución se enfoca en la protección del medio ambiente y la prevención de riesgos ambientales, lo cual es esencial para una seguridad integral en las instalaciones.

El Ministerio de Minas y Energía también juega un papel importante en la seguridad de instalaciones eléctricas a través de la Resolución 180074 de 2014. Esta resolución define los requisitos técnicos para garantizar la seguridad en la operación, el mantenimiento y la reparación de instalaciones eléctricas, con el fin de proteger a las personas y los bienes.

Por su parte, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) es responsable de garantizar la seguridad en la construcción y operación de aeropuertos en Colombia, velando por la seguridad aeroportuaria y el uso adecuado del espacio aéreo por parte de la aviación civil. Su rol es fundamental para garantizar la seguridad en la actividad aérea del país.

Cabe señalar que la Aerocivil es la entidad encargada de garantizar la seguridad en la construcción de aeropuertos en Colombia, en lo que se refiere a la seguridad aeroportuaria y al uso del espacio aéreo por parte de la aviación civil. También es responsable de regular, administrar, vigilar y controlar la actividad aeronáutica en todo el territorio nacional, incluyendo las relaciones con la aviación de Estado. En resumen, la autoridad aeronáutica colombiana es la encargada de controlar y regular todo lo relacionado con la actividad aérea en el país.

Ahora bien, la Aerocivil, en la Resolución 557 de 2022, “por la cual se modifican, adicionan y suprimen unas secciones, apéndices y adjuntos de la norma (14) Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC-14) “Aeródromos, aeropuertos y helipuertos”, la cual forma parte de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), establece las normas de seguridad para la construcción, la operación y el mantenimiento de aeródromos y helipuertos. Esta resolución es importante para la seguridad de las instalaciones aéreas, ya que establece los requisitos técnicos y operativos que deben cumplir estas instalaciones para garantizar la seguridad de los pasajeros y la protección de las aeronaves.

A continuación, se abordarán las actividades diarias que realizan los guardas de seguridad al prestar los servicios de protección en diferentes sectores, como el residencial, el financiero y la vigilancia electrónica. Dichos servicios se organizan en una serie de documentos denominados protocolos, que señalan los pasos que debe seguir un centinela para realizar prácticas seguras en los lugares que están bajo su cuidado.

Protocolo de vigilancia y seguridad privada en el sector residencial - Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada

Bajo la dirección de la Supervigilancia, el sector de la seguridad ha elaborado un protocolo cuyo objetivo es mejorar la calidad en la prestación de los servicios de vigilancia y seguridad privada, asegurando un adecuado nivel técnico y profesional.

Cabe señalar que a la Supervigilancia le corresponde ejercer el control, la inspección y la vigilancia en torno a la industria y los servicios de vigilancia y seguridad privada; y por ende, debe fijar criterios técnicos y jurídicos, así como procedimientos y políticas que estandaricen la prestación de dichos servicios. Según el Protocolo de operación para el servicio de vigilancia y seguridad privada prestados en el sector residencial (Supervigilancia, 2014), el artículo 108 del Decreto Ley 356 de 1994 indica que le corresponde al Gobierno nacional emitir los manuales de operación e inspección y los uniformes necesarios para la prestación de servicios de seguridad y vigilancia privada.

El protocolo tiene como objetivo establecer las condiciones mínimas para la prestación del servicio de vigilancia dirigido al sector residencial y para brindar una adecuada protección a los usuarios de los servicios de vigilancia y seguridad privada. Se busca asegurar la aplicación de reglas claras en la prestación de los servicios, contar con personal calificado y optimizar los recursos para mejorar la calidad del servicio.

Por otro lado, es importante tener en cuenta que si una empresa de vigilancia aplica el protocolo de seguridad establecido y ocurre una pérdida de bienes custodiados debido al descuido del usuario, la responsabilidad no recae sobre la empresa de seguridad. La responsabilidad de la vigilancia privada es de medios y no de resultados. De igual forma, si se demuestra que la empresa de vigilancia aplicó con rigurosidad los procedimientos de seguridad en la prestación del servicio, no recae ninguna responsabilidad sobre la compañía de vigilancia (Supervigilancia, 2014).

El servicio de vigilancia y seguridad privada en el sector residencial, según el protocolo de operación de 2014, se suministra en las áreas residenciales y puede prestarse con o sin armas (letales o no letales) y/o medios tecnológicos. Su finalidad es prevenir, detener, disminuir o disuadir atentados o amenazas que puedan afectar la seguridad de las personas o los bienes bajo su cuidado.

Así mismo, el protocolo menciona la importancia de evitar que los servicios de seguridad sean utilizados para fines ilícitos o relacionados con el tráfico de drogas o el terrorismo. Por lo tanto, es necesario tomar medidas adecuadas y suficientes para prevenir y controlar estas situaciones, protegiendo así la imagen positiva del sector empresarial de seguridad.

Para la Supervigilancia, un protocolo es un conjunto de procedimientos y acciones establecidos para llevar a cabo la actividad de vigilancia y seguridad de manera eficiente. El vigilante, como persona natural encargada de la prestación del servicio, tiene la tarea de proteger, custodiar, controlar la identidad en el acceso a un inmueble y vigilar bienes muebles e inmuebles de personas naturales o jurídicas. Estos protocolos son necesarios para garantizar que el servicio de vigilancia se preste de manera adecuada y eficiente.

Según el protocolo de operación de 2014, es responsabilidad de las empresas de seguridad privada asegurarse de que el personal asignado a los servicios de vigilancia esté capacitado para realizar dicha labor y de que

sean personas íntegras que respondan solidariamente por sus acciones en cumplimiento de los términos establecidos en los contratos y en la ley.

De igual modo, dicho protocolo establece que las empresas de vigilancia y seguridad privada deben responder adecuadamente a las quejas de los usuarios y tomar medidas inmediatas en caso de que sus empleados participen directa o indirectamente en situaciones que pongan en peligro la seguridad de los bienes o las personas a las que se les brinda protección o vigilancia (figura 8).

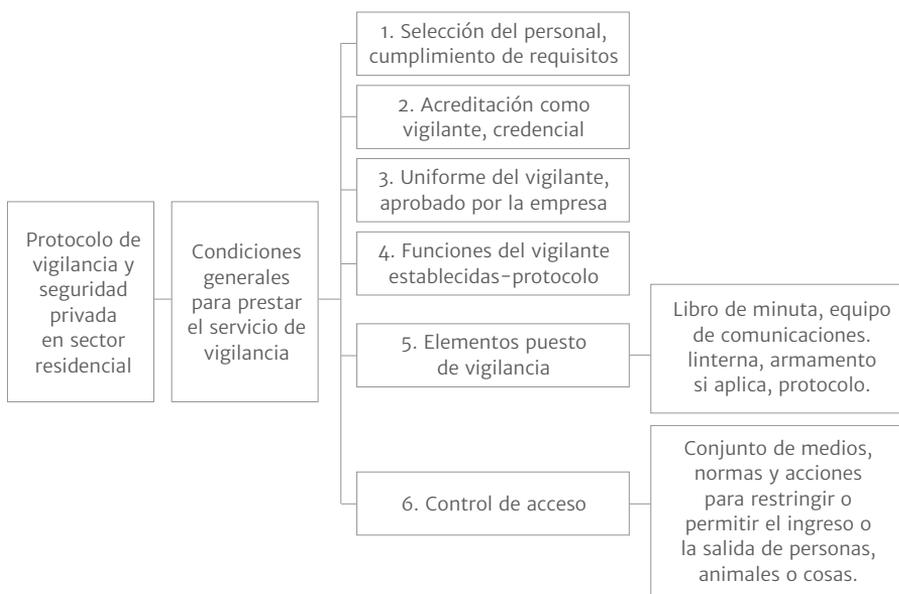


Figura 8. Condiciones generales del protocolo de vigilancia y seguridad privada en sector residencial

Fuente: elaboración propia, adaptado del protocolo de la Supervigilancia (2014).

Protocolos de vigilancia y seguridad privada en sector financiero

Los protocolos de seguridad privada para asegurar un adecuado nivel técnico y profesional en el servicio de seguridad, así como mejorar la calidad en la prestación de los servicios, también están dirigidos al sector financiero (Supervigilancia, 2011). Este protocolo tiene como objetivo prevenir

que los servicios de vigilancia y seguridad privada prestados en el sector financiero sean utilizados para llevar a cabo actividades ilícitas, ya sea de forma directa o indirecta, especialmente aquellas relacionadas con tráfico de drogas o terrorismo.

Vigilancia física del sector financiero

El servicio de vigilancia y seguridad privada del sector financiero es aquel que se suministra en las entidades financieras y que se puede prestar con o sin armas (letales o no letales) y medios tecnológicos. También, se cuenta con un operador de medios tecnológicos, que es la persona a cargo de interpretar las diferentes señales como aperturas, cierres, sensores de movimiento, botones de pánico, cámaras remotas, detectores de rompimiento de contacto magnético, sensor de ruptura de vidrios y sensores de vibración, entre otros.

Cabe señalar que el propósito de la utilización de protocolos es brindar una adecuada protección a los usuarios de servicios de vigilancia y seguridad privada, a través de reglas claras en la prestación de los servicios, con personal calificado, procurando optimizar los recursos y la mejora en la prestación del servicio.

Protocolos de vigilancia y seguridad privada en vigilancia electrónica

La Supervigilancia (2014) elaboró este protocolo, que se caracteriza por ser un servicio de vigilancia y seguridad privada que se presta a través de medios tecnológicos en áreas residenciales, empresas y establecimientos comerciales, financieros e industriales.

Ahora bien, este tipo de vigilancia cuenta con una central de monitoreo, donde se reciben las señales de alarma efectivamente enviadas, atendidas por operadores de medios tecnológicos, y donde es permanente el monitoreo de los sistemas electrónicos de seguridad, instalados en empresas, en establecimientos comerciales, financieros e industriales, y en el sector residencial, que emiten información recibida y atendida por una Central de Monitoreo (figura 9).

Protocolos de Vigilancia y Seguridad privada – Vigilancia Electrónica

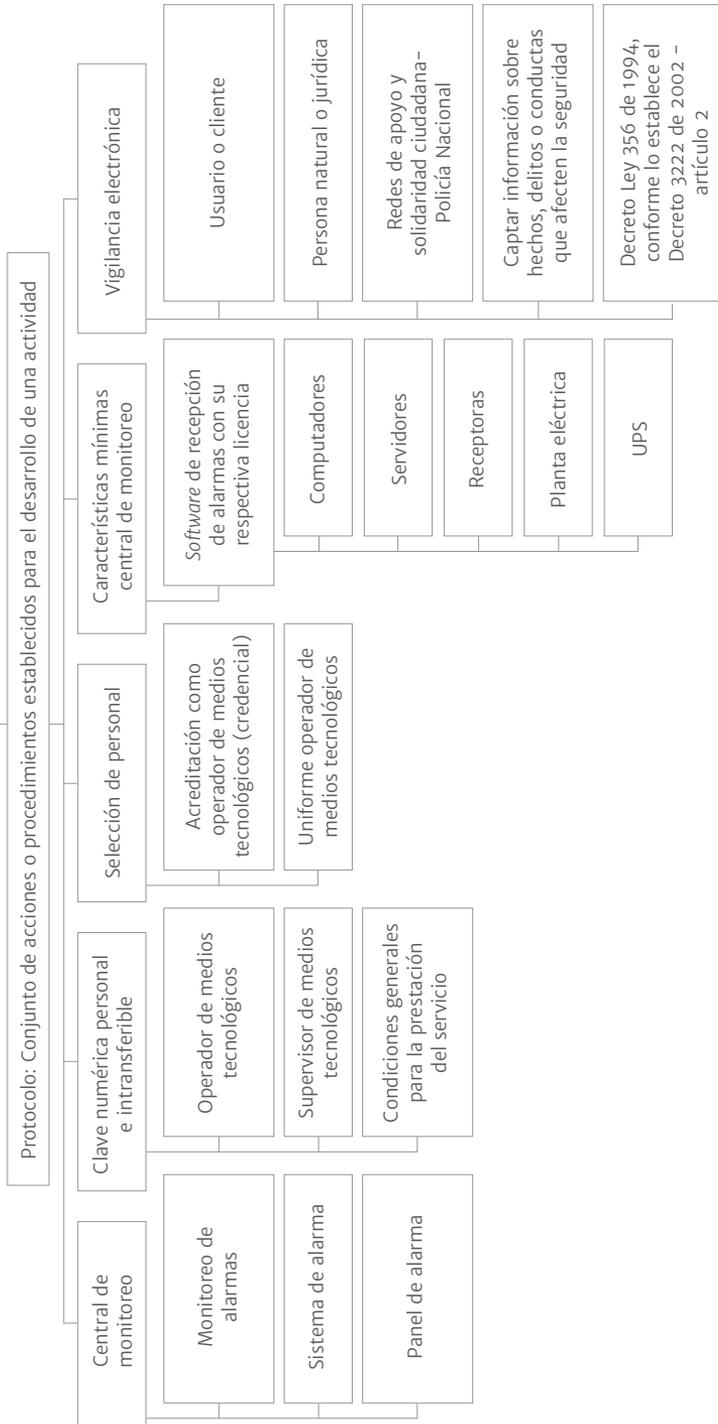


Figura 9. Protocolos de vigilancia y seguridad privada en vigilancia electrónica
Fuente: elaboración propia con base en el protocolo de la Supervigilancia (2014).

Conclusiones

La seguridad privada en Colombia nació de una necesidad de apoyar a la Fuerza Pública en momentos de crisis de violencia. La idea surgió durante los disturbios del Bogotazo, el 9 de abril de 1948, pues el comercio y la propiedad privada se vieron afectados, ante la impotencia del Estado por proteger la vida y los bienes de los ciudadanos. Una vez organizada la seguridad privada por iniciativa del sector privado, se crearon mecanismos y entidades de control como es el caso de la Superintendencia de Seguridad y Vigilancia Privada, creada mediante la Ley 62 de 1993.

Cabe destacar que la norma más importante emitida hasta el momento es el Decreto Ley 356 de 1994, denominado Estatuto de Vigilancia y Seguridad Privada. Es la norma rectora de la Supervigilancia, que los particulares delegados para el desarrollo de las actividades de vigilancia y seguridad deben acatar si quieren funcionar legalmente. Además, allí se establecen procedimientos para alcanzar un trabajo coordinado entre la Supervigilancia y el Ministerio de Defensa Nacional.

Sobre la importancia de utilizar protocolos en el sector de la seguridad privada, en diferentes ámbitos, se puede concluir que los protocolos de seguridad en el sector residencial son fundamentales para garantizar la protección de personas y bienes en comunidades y urbanizaciones. Estos protocolos establecen procedimientos claros para la vigilancia, el control de acceso y la respuesta ante emergencias, lo cual contribuye a crear un ambiente seguro y confiable para los residentes.

En el sector financiero, donde la protección de activos y datos sensibles es crucial, los protocolos de seguridad son esenciales para evitar riesgos y amenazas que puedan poner en peligro la integridad de las entidades financieras y sus clientes. Estos protocolos deben incluir medidas de prevención de robos, ataques informáticos y acceso no autorizado a la información confidencial.

En la actualidad, el uso de medios tecnológicos es una parte integral de la seguridad privada. Los protocolos que incorporan tecnología avanzada, como sistemas de vigilancia por video, control de acceso biométrico y sistemas de alarma inteligentes, permiten una protección más eficiente y una respuesta rápida ante posibles incidentes.

El uso de protocolos estandarizados en todos los sectores de la seguridad privada asegura una coherencia en las operaciones y un nivel de profesionalismo en la prestación del servicio. Además, los protocolos establecen pautas y procedimientos bien definidos, lo cual garantiza una respuesta efectiva y una mayor eficiencia en situaciones de emergencia.

También, los protocolos de seguridad permiten la identificación temprana de posibles riesgos y amenazas, lo cual facilita la adopción de medidas preventivas y la mitigación de los impactos negativos. Esto ayuda a reducir la vulnerabilidad y a mejorar la seguridad general de los espacios y activos protegidos. Los protocolos de seguridad están en consonancia con las leyes y regulaciones aplicables a cada sector. Al seguir estos protocolos, las empresas de seguridad privada cumplen con las exigencias legales y evitan posibles sanciones, lo cual contribuye a mantener su reputación y credibilidad.

En síntesis, los protocolos de seguridad en el sector privado, ya sea residencial, financiero o con medios tecnológicos, son esenciales para asegurar la protección de personas, bienes y datos. Proporcionan un marco estructurado y coherente para las operaciones de seguridad, reduciendo riesgos y brindando una mayor confianza a los clientes y usuarios de estos servicios. Además, el uso de protocolos facilita la adaptación a los cambios tecnológicos y a las nuevas amenazas, con lo que mantienen un alto nivel de seguridad y eficiencia en la industria de la seguridad privada.

Por su parte, la Ley 2197 de 2022 permite a las empresas de vigilancia prestar servicio en las cárceles del país, establece lineamientos para el uso de armas menos letales en la seguridad privada y establece el ámbito de aplicación, permiso y competencia de la fabricación, importación, exportación, comercialización y porte de armas, elementos y dispositivos menos letales, y accesorios, partes y municiones. A su vez, los servicios de vigilancia y seguridad privada que cuentan con la autorización de la Supervigilancia deben cumplir con las regulaciones establecidas por la industria militar y el Departamento de Control de Comercio de Armas y Explosivos.

Así mismo, la ley busca el fortalecimiento de seguridad ciudadana. Su propósito es evitar la impunidad en el país y castigar a los delincuentes, en especial a los reincidentes, en todo el territorio nacional. Según la Supervigilancia, la industria ha evolucionado ampliamente y para el año 2022 esta actividad económica mueve un negocio de más de 6,7 billones de dólares.

El sector cuenta con 297 000 trabajadores operativos registrados formalmente, ubicados en los cargos de: vigilante, escolta, manejador canino, operador de medios tecnológicos y supervisor. La variedad de empresas de seguridad radica en su razón social (cuidar, transportar valores, seguridad bancaria, vigilancia electrónica, etc.), es decir que los profesionales de seguridad privada están en todos los lugares donde se requiera asegurar algún bien.

Es esencial que un gerente de seguridad tenga clara la relación entre seguridad integral y seguridad de instalaciones, ya que le permitirá desarrollar estrategias coherentes y efectivas que protejan todos los aspectos de la organización. Al considerar la seguridad de instalaciones como un componente clave de la seguridad integral, se previenen vulnerabilidades y se garantiza un ambiente seguro y confiable para empleados, clientes y socios comerciales. Además, el cumplimiento de la normativa vigente y el establecimiento de políticas adecuadas aseguran la protección de los activos y la imagen positiva de la organización ante la sociedad.

Finalmente, la seguridad integral y la seguridad de instalaciones en Colombia están interrelacionadas y son esenciales para proteger a las personas, los activos y el medio ambiente. Un gerente de seguridad debe comprender esta relación para implementar estrategias coherentes que garanticen la protección efectiva de todos los aspectos de la organización y el cumplimiento de la normativa vigente.

Capítulo 6

Relación de la seguridad integral con delitos que pueden dañar la imagen reputacional de las empresas de vigilancia y seguridad privada

CÓMO CITAR

López Cortes, D. (2023). Relación de la seguridad integral con delitos que pueden dañar la imagen reputacional de las empresas de vigilancia y seguridad privada. En *Perspectiva jurídica de la seguridad para no abogados: Legislación de la seguridad integral* (pp. 131-142). Escuela de Postgrados de la FAC.

Colección Ciencia y Poder Aéreo N.º 22

**PERSPECTIVA JURÍDICA DE LA
SEGURIDAD PARA NO ABOGADOS:
LEGISLACIÓN DE LA SEGURIDAD INTEGRAL**

ISBN: 978-958-52456-6-2

E- ISBN: 978-958-52456-7-9

<https://doi.org/10.18667/9789585245679>

Bogotá, Colombia

Octubre, 2023

La relación entre la seguridad integral y los delitos que pueden dañar la imagen reputacional de las empresas de vigilancia y seguridad privada en Colombia es crucial para entender la importancia de proteger la integridad de estas organizaciones y mantener su prestigio en el mercado. Además, la seguridad integral abarca la protección y gestión de todos los aspectos relacionados con la seguridad de una organización, incluyendo la seguridad física, operacional, informacional, financiera, ambiental y humana. En el caso específico de las empresas de vigilancia y seguridad privada, la seguridad integral es esencial para garantizar la efectividad de sus servicios y la confianza de sus clientes.

Los delitos que dañan la imagen reputacional de estas empresas son aquellos actos ilícitos o prácticas deshonestas que puedan comprometer su ética, profesionalismo y calidad en la prestación de servicios. Algunos de estos delitos incluyen la negligencia en la custodia de activos, el incumplimiento de acuerdos y compromisos establecidos en los contratos, la falta de respuesta adecuada ante emergencias o situaciones de riesgo, y el acceso no autorizado a información confidencial.

En este orden de ideas, dichos delitos pueden afectar gravemente la imagen de una empresa de seguridad privada, ya que socavan la confianza de los clientes y generan dudas sobre su capacidad para brindar una protección eficiente. La reputación de una empresa en este sector es fundamental, ya que los clientes buscan servicios confiables y profesionales para garantizar la seguridad de sus bienes.

Por tanto, es de vital importancia que las empresas de vigilancia y seguridad privada en Colombia implementen medidas integrales de seguridad, incluyendo la capacitación y selección adecuada de su personal, el establecimiento de protocolos de operación rigurosos, la utilización de tecnología avanzada, y el cumplimiento estricto de las leyes y regulaciones aplicables.

En síntesis, la seguridad integral y la prevención de delitos que afectan la imagen reputacional de las empresas de vigilancia y seguridad privada están estrechamente vinculadas. Garantizar la integridad en todos los aspectos de sus operaciones es esencial para mantener la confianza de los clientes y el prestigio en el mercado, lo cual a su vez contribuye al crecimiento sostenible y exitoso de esta industria.

Ahora bien, la seguridad privada es un sector en constante crecimiento y expansión en Colombia. Sin embargo, a medida que este sector crece,

también aumentan los riesgos y los desafíos a los que se enfrentan las empresas de vigilancia y seguridad privada, y uno de los mayores riesgos es la posibilidad de que sus empleados cometan delitos que dañen su imagen y reputación.

En este capítulo, se abordan de manera muy sucinta los delitos más comunes que suelen dañar la imagen reputacional de las empresas de vigilancia y seguridad privada en Colombia, así como las normas que regulan estos delitos. De tal modo, estas empresas pueden verse afectadas por varios tipos de delitos, siendo algunos de los más comunes el hurto, la extorsión, la estafa, el soborno, la corrupción y el lavado de activos. El Código Penal, Ley 599 de 2000, en cuanto al hurto, señala en el artículo 239, señala:

Artículo 239. Hurto. El que se apodere de una cosa mueble ajena, con el propósito de obtener provecho para sí o para otro, incurrirá en prisión de dos (2) a seis (6) años. La pena será de prisión de uno (1) a dos (2) años cuando la cuantía no exceda de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes. (Bernate Ochoa y Sintura Varela, 2019, p. 69)

Así mismo, este tipo de delitos trae unas circunstancias que agravan la pena, como lo Bernate Ochoa y Sintura Varela (2019), en el artículo 240 del Código Penal:

Artículo 240. Hurto calificado. La pena será prisión de tres (3) a ocho (8) años, si el hurto se cometiere:

1. Con violencia sobre las cosas.
2. Colocando a la víctima en condiciones de indefensión o inferioridad o aprovechándose de tales condiciones.
3. Mediante penetración o permanencia arbitraria, engañosa o clandestina en lugar habitado o en sus dependencias inmediatas, aunque allí no se encuentren sus moradores.
4. Con escalamiento, o con llave sustraída o falsa, ganzúa o cualquier otro instrumento similar, o violando o superando seguridades electrónicas u otras semejantes. La pena será prisión de cuatro (4) a diez (10) años cuando se cometiere con violencia sobre las personas. Las mismas penas se aplicarán cuando la violencia tenga lugar inmediatamente

después del apoderamiento de la cosa y haya sido empleada por el autor o partícipe con el fin de asegurar su producto o la impunidad. (p. 69)

En este tipo de delito, un empleado de seguridad puede sustraer o permitir que otros se apropien de bienes que se supone que deben proteger. Es un tipo de conducta particularmente dañina y genera un impacto negativo sobre la imagen de la empresa, ya que socava la confianza del público en la capacidad de la empresa para proteger sus bienes.

Así mismo, la extorsión es otra conducta punible que puede afectar la imagen y reputación de las empresas de vigilancia y seguridad privada. El Código Penal, en su artículo 244, tipifica este delito: “Extorsión. El que constriña a otro a hacer, tolerar u omitir alguna cosa, con el propósito de obtener provecho ilícito para sí o para un tercero, incurrirá en prisión de ocho (8) a quince (15) años” (Bernate Ochoa y Sintura Varela, 2019, p. 71).

En esta infracción penal, un empleado de seguridad puede verse inmerso en coautoría para exigir dinero u otros beneficios a cambio de no causar daño o de proporcionar servicios de protección adicionales. Esto no solo daña la imagen de la empresa, sino que también puede ser perjudicial para la seguridad pública.

Igualmente, según la Ley 599 Código Penal de 2000, la estafa es otro delito que puede dañar la imagen y reputación de las empresas de vigilancia y seguridad privada en Colombia. El Código Penal, en su artículo 246, plasma este delito como:

El que obtenga provecho ilícito para sí o para un tercero, con perjuicio ajeno, induciendo o manteniendo a otro en error por medio de artificios o engaños, incurrirá en prisión de dos (2) a ocho (8) años y multa de cincuenta (50) a mil (1.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes. (Bernate Ochoa y Sintura Varela, 2019, p. 71)

En este tipo de delito, un empleado puede proporcionar información falsa o engañosa a los clientes o a la empresa misma. Por ejemplo, un empleado podría informar que se ha llevado a cabo una tarea de vigilancia o seguridad cuando en realidad no se ha hecho nada. Así mismo, puede darse el caso de que un empleado reciba un pago o un beneficio a cambio de proporcionar información o servicios por fuera de sus funciones. Este tipo de

comportamiento socava la confianza del público en la empresa y en la capacidad de la compañía para realizar sus tareas de manera efectiva.

Normas que regulan los delitos que pueden dañar la imagen reputacional de las empresas de vigilancia y seguridad privada en Colombia

En Colombia, existen varias normas que regulan los delitos que pueden afectar la imagen y reputación de las empresas de vigilancia y seguridad privada. Estas normas incluyen la Ley Anticorrupción (Ley 1474 de 2011) y el Código Penal. La Ley 1474 de 2011 establece una serie de medidas para prevenir la corrupción y el soborno en Colombia, y establece que las empresas deben implementar medidas efectivas para prevenir y detectar la corrupción.

Lavado de activos, financiación del terrorismo

La imagen de una empresa del sector de la seguridad privada puede verse afectada cuando su nombre se ve involucrado en actividades ilícitas o cuando no realiza la debida diligencia al hacer negocios con empresas vinculadas al lavado de activos y la financiación del terrorismo. Estos hechos, sin lugar a dudas, afectan la reputación de la empresa y pueden llevar a la pérdida potencial de clientes que no desean hacer negocios con una empresa asociada a actividades ilícitas.

El lavado de activos es un fenómeno de inmensas magnitudes y un mecanismo mediante el cual billones de dólares adquiridos de formas ilícitas buscan ser ingresados al sistema económico bajo la apariencia de legalidad, ocultando su origen real. Según Asobancaria (2020), la industria del crimen organizado genera ingresos totales cercanos al 3,6 % del Producto Interno Bruto (PIB) mundial, de los cuales casi el 70 % busca ser lavado a través del sistema financiero. El lavado de activos fue identificado como una amenaza contra la economía global en la Convención de las Naciones Unidas Contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas, en 1988, a partir de la cual se generaron acciones contra este flagelo, como las cuarenta recomendaciones del Grupo de Acción Financiera Internacional.

Así mismo, la declaración de principios del Comité para la Reglamentación Bancaria y las Prácticas de Vigilancia de Basilea fueron compromisos adoptados por Colombia, mediante la creación de la Comisión de Coordinación Interinstitucional para el Control del Lavado de Activos y la adopción de un Sistema Integral en la Prevención del Lavado de Activos por parte de las entidades bancarias.

Posteriormente, se crearía la Unidad de Información y Análisis Financiero, se realizarían reformas al Código Penal para tipificar el delito de lavado de activos y conexos, y se fortalecería la regulación de ingreso o salida de dinero en efectivo o divisas. Estas medidas vincularon levemente al sector de vigilancia privada y transporte de valores, y se hicieron más rigurosas con la integración de Colombia al Grupo de Acción Financiera de Sudamérica en el año 2000.

Después de los actos terroristas del 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos, se tomaron medidas a nivel mundial frente a hechos como la financiación del terrorismo. Es así como la Organización de las Naciones Unidas (ONU) promulga varias resoluciones y el Grupo de Acción Financiera elabora una serie de recomendaciones especiales, una de las cuales sugiere la adopción de medidas para detectar el transporte físico transfronterizo de dinero en efectivo e instrumentos negociables al portador.

De ahí que Colombia adoptara una serie de medidas en contra del lavado de activos y la financiación del terrorismo. Es así como desarrolló varias estrategias gubernamentales que vinculan a entidades públicas y privadas, incluyendo a las empresas de seguridad privada y de transporte de valores. Desde esta óptica operacional, el Banco de la República exige que el ingreso o la salida de dinero en efectivo o divisas en cualquier modalidad, o su equivalente en otras monedas, que supere las cantidades estipuladas solo pueda efectuarse por medio de empresas de transporte de valores autorizadas.

Por otra parte, mediante las Circulares Externas 007 de 2006, 003 de 2009 y 008 de 2011, la Supervigilancia fijó las directrices para adoptar el Sistema Integral en la Prevención del Lavado de Activos y luego hacer transición al Sistema de Administración de Riesgo de Lavado de Activos y Financiación del Terrorismo. Esto impone el cumplimiento de varias actividades frente a la prevención y la detección del delito de lavado de activos, tales como el oficial de cumplimiento, la conservación de los documentos y el reporte de operaciones sospechosas, entre otras.

El lavado de activos es una estrategia utilizada por delincuentes para disimular el origen ilegal de ciertos activos financieros. Para ello, realizan diversas operaciones con el objetivo de dar la apariencia de que los fondos provienen de actividades lícitas. A través de esta práctica, los criminales buscan ocultar el origen ilegal de sus ganancias y hacer que sea difícil rastrear su fuente real.

En este orden de ideas, la característica principal del lavado de activos es el encubrimiento de fondos de origen ilícito. Los delincuentes buscan ocultar el origen ilegal del dinero y aparentar que proviene de fuentes legales. Para lograr esto, utilizan complejas transacciones financieras que dificultan el rastreo de los fondos por parte de las autoridades, un proceso que se realiza de manera gradual, introduciendo el dinero en la economía a una velocidad que dificulta su seguimiento y rastreo.

Según Blanco y otros autores (2014), el lavado de activos es todo acto que busca encubrir la naturaleza de haberes obtenidos ilícitamente para que parezca que dichos haberes proceden de fuentes lícitas. En concordancia, debe ser entendido como el conjunto de actividades tendientes a ocultar o transformar el producto de la actividad ilegal, con el fin de dotarlo de una apariencia de legalidad o legitimidad.

En ese mismo sentido, la Ley 599 Código Penal de 2000, indica que en Colombia, el delito de lavado de activos cuenta con 64 delitos subyacentes y está tipificado en el artículo 323 del Código Penal:

[...] el que adquiera, resguarde, invierta, transporte, transforme, almacene, conserve, custodie o administre bienes que tengan su origen mediato o inmediato en actividades de tráfico de migrantes, trata de personas, extorsión, enriquecimiento ilícito, secuestro extorsivo, rebelión, tráfico de armas, tráfico de menores de edad, financiación del terrorismo y administración de recursos relacionados con actividades terroristas, tráfico de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, delitos contra el sistema financiero, delitos contra la Administración Pública, o vinculados con el producto de delitos ejecutados bajo concierto para delinquir, o les dé a los bienes provenientes de dichas actividades apariencia de legalidad o los legalice, oculte o encubra la verdadera naturaleza, origen, ubicación, destino, movimiento o derecho sobre tales bienes o realice cualquier otro acto para ocultar o encubrir su origen ilícito. (Bernate Ochoa y Sintura Varela, 2019, p. 93)

En la actualidad, y luego de un proceso gradual iniciado por la Super-
vigilancia al expedir la Circular Externa 201720000004,65, complementaria a la Circular Externa 008 del 1 de marzo de 2011, se ejerce el control al riesgo de lavado de activos y financiación del terrorismo sobre las operaciones realizadas por los servicios de vigilancia y seguridad privada. Como mínimo, se tiene en cuenta el conocimiento de las características del mercado sobre la actividad económica a la que se encuentran vinculados sus clientes, usuarios y beneficiarios finales. También, se realiza la gestión con la debida diligencia (*due diligence*) y se proporciona capacitación a todos los funcionarios en materia de prevención, control y administración del riesgo de lavado de activos y financiación del terrorismo. Además, se envían los reportes de operaciones sospechosas a la Unidad de Información y Análisis Financiero, y durante mínimo cinco años se conservan los archivos en forma física y digital sobre el debido cumplimiento de los requerimientos (figura 9).

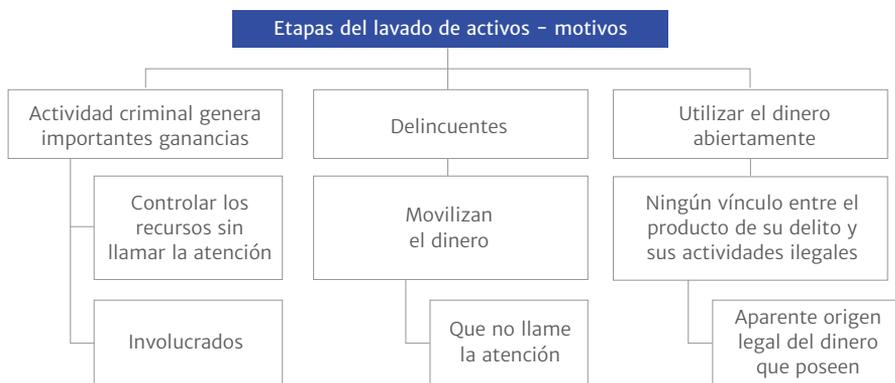


Figura 10. Etapas del lavado de activos y la financiación del terrorismo

Fuente: elaboración propia del autor, adaptado de las etapas del lavado de activos y la financiación del terrorismo (Asobancaria, 2020).

De igual modo, la ley colombiana establece unas circunstancias específicas de agravación en el artículo 324 del Código Penal:

Artículo 324. Las penas privativas de la libertad previstas en el artículo anterior se aumentarán de una tercera parte a la mitad cuando la conducta

sea desarrollada por quien pertenezca a una persona jurídica, una sociedad o una organización dedicada al lavado de activos y de la mitad a las tres cuartas partes cuando sean desarrolladas por los jefes, administradores o encargados de las referidas personas jurídicas, sociedades u organizaciones. (Bernate Ochoa y Sintura Varela, 2019, p. 94)

Es importante mencionar, respecto al lavado de activos, tener cuidado con quiénes se hacen negocios. Una mala compañía puede dañar la imagen de la empresa, es decir que representa un riesgo reputacional, definido como la posibilidad que el nombre y la imagen corporativa de una entidad, empresa u organización sean menoscabados.

Relación del lavado de activos y el daño reputacional

Es indispensable el cuidado que se debe tener con la imagen y el buen nombre de una organización, pues puede percibir un daño reputacional si por desconocimiento o equivocación hace negocios con una empresa que esté cuestionada o investigada por delitos de lavado de activos. Esta relación equivocada genera un riesgo de contagio, el cual surge por la posibilidad de que la entidad sufra una afectación reputacional, legal o económica a causa de la acción propia de una empresa relacionada o asociada a ella.

Financiación del terrorismo

El artículo 345 del Código Penal tipifica la financiación del terrorismo como “el que administre dinero o bienes relacionados con actividades terroristas incurrirá en prisión de seis a doce años y multa de doscientos (200) a diez mil (10.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes”. Por su parte, de acuerdo con la *Guía para Colombia sobre el régimen jurídico contra el terrorismo y su financiación*, de la Oficina de las Naciones Unidas Contra la Droga y el Delito (UNODC, 2014), hay una fase de búsqueda de financiación y recaudación de recursos, que suelen circular en efectivo cuando provienen de actividades ilícitas. Así mismo, el terrorismo hace parte de los tipos penales que reciben el nombre de delitos contra personas y bienes y contra el Derecho Internacional Humanitario.

Conclusiones

La reputación de una organización es un activo intangible de gran valor que puede ser afectado negativamente si no se cumple con la normatividad que rige la actividad de vigilancia y seguridad privada en Colombia. El desconocimiento o la falta de atención a las regulaciones vigentes pueden llevar a una organización a involucrarse con empresas cuestionadas o investigadas por delitos de lavado de activos, financiación del terrorismo, narcotráfico o hurto, o simplemente puede llevarla a incumplir o brindar un mal servicio en los contratos que suscribe en función de la prestación de servicios de vigilancia y seguridad privada, lo cual representa un riesgo reputacional significativo para la empresa.

Así mismo, la relación equivocada con entidades vinculadas a actividades ilícitas puede generar un riesgo de contagio, en el cual la organización se vea afectada por la imagen negativa y las consecuencias legales o económicas de la empresa asociada. Además, el cuidado diligente y la implementación de medidas para prevenir la vinculación con entidades sospechosas son fundamentales para proteger la reputación y el buen nombre de una organización en el sector de la vigilancia y seguridad privada.

Ahora bien, como se señaló antes, es indispensable evitar hacer negocios o alianzas comerciales con instituciones o compañías que se asocien con actividades ilícitas como lavado de activos y financiación del terrorismo. El lavado de activos es un delito que debilita la economía del país al darles una apariencia de legitimidad a bienes provenientes de actividades delictivas graves. Estos delitos pueden afectar a la sociedad en su conjunto, mostrando cifras no reales de crecimiento económico y ocasionando pérdidas económicas a empresas y comerciantes que sufran daños reputacionales por desconocimiento o equivocación al asociarse con empresas cuestionadas o investigadas por estos delitos.

La buena imagen es el activo más importante que tiene toda organización industrial, y las empresas de vigilancia y seguridad privada no son la excepción, sobre todo cuando tienen la responsabilidad de custodiar y proteger la vida y los bienes de sus clientes. Un mal procedimiento en la prestación del servicio o cualquier acción negativa que empañe su buen nombre por tener relaciones comerciales con instituciones o compañías que se asocian con actividades ilícitas, como lavado de activos, financiación del

terrorismo, hurto y extorsión, entre otras, puede ocasionar un daño reputacional significativo. Es esencial mirar cuidadosamente con quién se hacen negocios o alianzas comerciales para evitar la creación de una mala imagen.

En el caso del lavado de activos, es un delito que debilita la economía del país al dar una apariencia de legitimidad a bienes dinerarios que en realidad son ganancias producto de delitos graves (tráfico de drogas, trata de personas, corrupción, secuestro extorsivo, rebelión, tráfico de armas, tráfico de menores de edad, financiación del terrorismo y administración de recursos relacionados con actividades terroristas, tráfico de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, delitos contra el sistema financiero, delitos contra la Administración Pública, o vinculados con productos de delitos ejecutados bajo concierto para delinquir). El lavado de activos también incluye legalizar o dar apariencia de legalidad a los bienes provenientes de dichas actividades; y ocultar o encubrir la verdadera naturaleza, origen, ubicación, destino, movimiento o derecho sobre tales bienes. Estos delitos traen mucho perjuicio a la sociedad en su conjunto, afectando la economía y mostrando cifras no reales de crecimiento.

En este orden de ideas, es esencial que las empresas del sector estén plenamente informadas y actualizadas sobre las normas y regulaciones pertinentes, así como implementar procesos de debida diligencia y capacitación para sus empleados, de manera que se minimicen los riesgos de involucramiento con actividades ilícitas. Además, el cuidado proactivo de la imagen y el buen nombre de una organización en el sector de vigilancia y seguridad privada no solo contribuye a mantener la confianza de los clientes y la comunidad, sino que también fortalece la credibilidad y la sostenibilidad del negocio a largo plazo.

En resumen, el cumplimiento riguroso de la normatividad que regula la actividad de la vigilancia y seguridad privada en Colombia es esencial para proteger la imagen y el buen nombre de una organización. El cuidado diligente y la adopción de medidas preventivas son vitales para evitar asociaciones indebidas y riesgos de daño reputacional. La responsabilidad y el compromiso con la legalidad son pilares fundamentales para el éxito y la confianza en el sector de la vigilancia y seguridad privada.

Capítulo 7

Legislación laboral y su relación con la seguridad integral

CÓMO CITAR

López Cortes, D. (2023). Legislación laboral y su relación con la seguridad integral. En *Perspectiva jurídica de la seguridad para no abogados: Legislación de la seguridad integral* (pp. 143-171). Escuela de Postgrados de la FAC.

Colección Ciencia y Poder Aéreo N.º 22

**PERSPECTIVA JURÍDICA DE LA
SEGURIDAD PARA NO ABOGADOS:
LEGISLACIÓN DE LA SEGURIDAD INTEGRAL**

ISBN: 978-958-52456-6-2

E- ISBN: 978-958-52456-7-9

<https://doi.org/10.18667/9789585245679>

Bogotá, Colombia

Octubre, 2023

La relación entre la seguridad integral y la legislación laboral en Colombia es estrecha y significativa. La seguridad integral se refiere a la protección y prevención de riesgos en todas las áreas de una organización, incluyendo la seguridad física, la seguridad de la información, la seguridad en el trabajo y la seguridad en el entorno laboral en general. Por su parte, la legislación laboral comprende el conjunto de normas, leyes y regulaciones que rigen las relaciones laborales entre empleadores y trabajadores, con el objetivo de proteger los derechos y las garantías laborales de los empleados.

La legislación laboral en Colombia establece las condiciones y los requisitos para la contratación del personal de vigilancia en empresas de seguridad, incluyendo aspectos como la jornada laboral, los salarios, las prestaciones sociales, la afiliación a seguridad social y la estabilidad laboral, entre otros. Es importante que los gerentes de seguridad estén plenamente informados y cumplan con estas normas, ya que el incumplimiento de la legislación laboral puede tener consecuencias legales y reputacionales para la empresa.

Así mismo, una adecuada gestión de la legislación laboral en los procesos de contratación del personal de vigilancia es esencial para garantizar un ambiente laboral seguro, justo y motivador. Cuando los empleados se sienten protegidos y valorados en su trabajo, están más comprometidos con sus funciones, lo cual se traduce en una mayor eficiencia y calidad en los servicios de seguridad ofrecidos por la empresa. Además, el cumplimiento de la legislación laboral en materia de seguridad y salud en el trabajo es clave para prevenir accidentes y enfermedades laborales, y a su vez contribuye a reducir los riesgos y los costos asociados a posibles siniestros o contingencias laborales.

En este orden de ideas, la seguridad integral y la legislación laboral en Colombia están interconectadas y se complementan mutuamente. Una adecuada gestión de la legislación laboral en los procesos de contratación y el cumplimiento de las normas laborales son fundamentales para garantizar un ambiente laboral seguro, estable y productivo, lo cual fortalece la seguridad integral de la empresa y su reputación en el mercado.

En el contexto de la seguridad integral en Colombia, la contratación del personal de vigilancia juega un papel fundamental en la protección de bienes y personas, y en la reputación de las empresas de seguridad. Sin embargo, para garantizar una efectiva gestión de seguridad, es esencial que

los gerentes de seguridad comprendan la relación directa que existe entre la legislación laboral y los procesos de contratación de su personal. La adecuada aplicación de la legislación laboral en este ámbito no solo protege los derechos y las condiciones laborales de los empleados, sino que también contribuye a fortalecer la seguridad y la confianza interna de la empresa, mejorando su funcionamiento y reputación en el mercado.

El presente capítulo abordará la importancia que un gerente de seguridad esté plenamente informado y actualizado sobre la legislación laboral que regula los procesos de contratación del personal de vigilancia en empresas de seguridad integral en Colombia. Se explorará cómo una comprensión sólida de esta legislación es crucial para garantizar una selección adecuada de personal, el establecimiento de contratos laborales justos y equitativos, y el cumplimiento de las obligaciones legales en materia de seguridad social y protección laboral.

El objetivo central será destacar cómo el conocimiento de la legislación laboral les permite a los gerentes de seguridad tomar decisiones informadas y responsables durante el proceso de contratación, asegurando la idoneidad y legalidad de los empleados seleccionados. Así mismo, se resaltarán la importancia de establecer contratos laborales claros y adecuados, que reflejen de manera precisa los derechos y las responsabilidades de ambas partes, garantizando una relación laboral justa y transparente.

Otro aspecto relevante que se abordará es la importancia del cumplimiento de las normas de seguridad social y protección laboral, que evitan sanciones legales y daños a la reputación de la empresa, además de proteger a los empleados en caso de accidentes o contingencias. Un gerente de seguridad bien informado sobre estas obligaciones puede implementar medidas preventivas eficaces, promoviendo un ambiente laboral seguro y saludable.

En última instancia, se destacará cómo la relación directa entre la legislación laboral y los procesos de contratación del personal de vigilancia impacta la imagen y la reputación de la empresa de seguridad integral. Un cumplimiento adecuado de la legislación laboral transmite una imagen de responsabilidad y compromiso tanto a los empleados como a los clientes, generando confianza y lealtad hacia la organización.

En síntesis, la comprensión y aplicación adecuada de la legislación laboral en los procesos de contratación del personal de vigilancia son

fundamentales para el éxito y la efectividad de la seguridad integral en las empresas de seguridad en Colombia. Un gerente de seguridad bien informado y actualizado en esta área puede asegurar una gestión laboral justa, segura y confiable, lo que a su vez contribuye a una mayor protección de los activos y de la reputación de la empresa en el competitivo mercado de seguridad integral.

En síntesis, el conocimiento profundo de la legislación laboral en los procesos de contratación del personal de vigilancia es esencial para el éxito y la sostenibilidad de las empresas de seguridad integral en Colombia. Un gerente de seguridad informado y comprometido con el cumplimiento de estas normas garantiza una gestión eficiente y responsable, con lo cual fortalece la seguridad interna de la organización, y afianza su prestigio y credibilidad en el mercado de la seguridad en el país.

Legislación laboral

La vigilancia y seguridad privada en Colombia es un sector en constante crecimiento, que emplea a una gran cantidad de trabajadores. Por ende, la legislación laboral en esta área es de vital importancia para garantizar los derechos y las condiciones laborales de los trabajadores. En este capítulo, se abordarán de manera sucinta las normas que rigen la legislación laboral y los tipos de contratos utilizados en la vigilancia y seguridad privada en Colombia.

Así mismo, el marco legal que regula las relaciones laborales se compone del Código Sustantivo del Trabajo, la Constitución Política, las leyes laborales y los acuerdos y convenios internacionales. En este sentido, la Ley 1562 de 2012 estableció una serie de medidas para la promoción y protección de la salud de los trabajadores, incluyendo aquellos empleados en la vigilancia y seguridad privada. Además, esta ley determina la obligación de los empleadores de implementar medidas de prevención de accidentes laborales y enfermedades ocupacionales.

En cuanto a los tipos de contratos utilizados en la vigilancia y seguridad privada, es común encontrar contratos a término indefinido y a término fijo. Por un lado, los primeros son aquellos que no tienen una fecha de finalización establecida y pueden ser terminados por cualquiera de las partes en cualquier momento. Por otro lado, los segundos tienen una fecha

de finalización establecida y solo pueden ser terminados antes de su vencimiento por causas justificadas.

A su vez, en la vigilancia y seguridad privada también se utilizan contratos de obra o labor, los cuales tienen una duración fija y están destinados a la realización de un proyecto específico. En este tipo de contrato, el trabajador es contratado para realizar una tarea o un proyecto específico y su relación laboral finaliza una vez se haya cumplido el objetivo.

Es importante destacar que, independientemente del tipo de contrato utilizado, los trabajadores de la vigilancia y seguridad privada tienen derecho a una serie de prestaciones y beneficios laborales, las prestaciones sociales, la administradora de riesgos laborales y la afiliación al sistema de salud. Es indispensable que los empleadores cumplan con las normas laborales para garantizar un ambiente de trabajo seguro y justo para los trabajadores de la vigilancia y seguridad privada en Colombia.

Las personas que trabajan en vigilancia y seguridad privada tienen factores de riesgo en su puesto de trabajo que están relacionados con la exposición a situaciones potencialmente peligrosas, como enfrentarse a situaciones de violencia, enfrentamientos armados y robos, entre otros. Por lo tanto, la legislación laboral también debe abordar la protección de los trabajadores frente a estos riesgos y garantizar que tengan tanto el equipo de protección adecuado como la formación necesaria para responder a estas situaciones de manera segura. Algunos de los principales riesgos laborales que enfrenta un vigilante en su puesto de trabajo son los siguientes:

Riesgos de seguridad: Los vigilantes pueden enfrentarse a situaciones de violencia, enfrentamientos armados, robos, asaltos u otros actos delictivos mientras realizan su labor de proteger bienes y personas.

Riesgos ergonómicos: El uso prolongado de equipos pesados como chalecos antibalas, armas de fuego, equipos de comunicación y las largas jornadas de pie pueden causar fatiga, lesiones musculoesqueléticas y problemas de salud relacionados con la postura.

Riesgos de salud: Los vigilantes pueden estar expuestos a condiciones ambientales adversas, como altas o bajas temperaturas, lluvia, humedad o exposición a sustancias tóxicas que pueden afectar su salud.

Riesgos psicosociales: La naturaleza del trabajo de vigilancia, que implica enfrentarse a situaciones de riesgo y tensión emocional, puede generar estrés, ansiedad y otros problemas de salud mental.

Riesgos de accidentes: Los vigilantes pueden estar expuestos a accidentes laborales como caídas, golpes, lesiones con armas de fuego o armas cortopunzantes, etc.

Riesgos biológicos: En ciertas situaciones, los vigilantes pueden estar expuestos a agentes biológicos, como en el caso de situaciones de emergencia sanitaria o pandemias.

La legislación laboral en Colombia, específicamente el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST), establece la obligación de las empresas de implementar medidas de prevención y protección para evitar o reducir estos riesgos laborales. Las empresas deben realizar evaluaciones de riesgos, proporcionar equipo de protección personal adecuado, capacitar a los trabajadores en temas de seguridad y salud ocupacional, y establecer protocolos para la atención de emergencias y accidentes laborales.

Es fundamental que las empresas de vigilancia cumplan con estas normativas para garantizar la seguridad y el bienestar de sus trabajadores, y promover un ambiente laboral seguro y saludable en el sector de la vigilancia y seguridad privada. En esta actividad, se utilizan tanto contratos de prestación de servicios como contratos laborales, dependiendo del tipo de relación y las condiciones en las que se presten los servicios. A continuación, se señala en qué momentos se utiliza cada tipo de contrato:

Contratos de prestación de servicios

Servicios especializados: Las empresas de vigilancia y seguridad privada pueden contratar servicios especializados para actividades específicas, como instalación y mantenimiento de sistemas de seguridad, consultorías en seguridad, capacitaciones, etc. En estos casos, se utilizan contratos de prestación de servicios.

Vigilantes independientes: Algunos vigilantes que trabajan de forma independiente pueden ofrecer sus servicios a empresas de seguridad privada para eventos o situaciones particulares. Estos vigilantes pueden ser contratados bajo un contrato de prestación de servicios.

Contratos laborales

Vigilantes permanentes: Cuando una empresa de seguridad privada contrata vigilantes para desempeñar funciones de vigilancia de manera continua y

permanente, se utilizan contratos laborales. Estos contratos establecen una relación de subordinación y dependencia entre la empresa y el vigilante, quien cumple sus funciones siguiendo las directrices de la empresa.

Personal administrativo: Los empleados que trabajan en áreas administrativas de una empresa de vigilancia y seguridad privada, como recursos humanos, contabilidad y atención al cliente, entre otros, suelen ser contratados bajo contratos laborales.

Es importante que las empresas de vigilancia y seguridad privada cumplan con la normatividad laboral vigente al momento de establecer los contratos, ya que el tipo de contrato determinará las obligaciones y los derechos tanto de la empresa como de los trabajadores. Las condiciones laborales, los salarios, las prestaciones sociales, la seguridad social y demás aspectos legales deben ajustarse a lo establecido en las leyes laborales colombianas para garantizar un ambiente laboral justo y cumplir con las obligaciones como empleador.

Características del contrato laboral

En Colombia, el contrato de trabajo es un acuerdo entre un empleador y un trabajador, mediante el cual este último se compromete a prestar sus servicios personales bajo la subordinación y dependencia del empleador a cambio de un salario. Las características principales del contrato de trabajo en Colombia son las siguientes:

Subordinación y dependencia: El trabajador se encuentra subordinado y bajo la dependencia del empleador, lo cual significa que debe cumplir con las instrucciones y directrices del empleador en el desarrollo de sus funciones laborales.

Prestación personal del servicio: El trabajador se compromete a prestar sus servicios de manera personal, lo cual implica que no puede ser reemplazado por otra persona para desempeñar sus funciones.

Continuidad y permanencia: El contrato de trabajo tiene un carácter continuo y permanente, a menos que se establezca expresamente una duración determinada o que se trate de un contrato a término fijo o por obra o labor.

Remuneración o salario: El trabajador tiene derecho a recibir una remuneración o salario por sus servicios prestados, el cual debe ser pagado de manera oportuna y en la forma acordada en el contrato.

Obligaciones y derechos recíprocos: Tanto el empleador como el trabajador tienen obligaciones y derechos establecidos en el contrato de trabajo y en la legislación laboral vigente. Las obligaciones del empleador incluyen: proporcionar las herramientas y condiciones de trabajo necesarias, garantizar la seguridad y salud ocupacional, y cumplir con el pago del salario y las prestaciones sociales. Por su parte, el trabajador debe cumplir con sus funciones de manera diligente y honesta.

Prestaciones sociales: El contrato de trabajo en Colombia otorga al trabajador el derecho a recibir prestaciones sociales como las cesantías, las vacaciones, las primas de servicios y las indemnizaciones por despido injustificado, entre otras.

Jornada laboral y descansos: El contrato de trabajo establece la jornada laboral y los días de descanso del trabajador, así como las horas extras y su remuneración.

Protección laboral: El contrato de trabajo protege al trabajador frente a la terminación unilateral del contrato sin justa causa, garantizando el pago de la indemnización por despido injustificado y otros derechos laborales.

Es importante que el contrato de trabajo se realice por escrito y contenga todos los elementos esenciales establecidos en la legislación laboral colombiana para garantizar la seguridad jurídica de ambas partes y el cumplimiento de las obligaciones laborales y sociales. Para el caso del contrato a término fijo, el Código Sustantivo del Trabajo en su artículo 46 establece que debe constar siempre por escrito y su duración no puede ser superior a tres años, pero es renovable indefinidamente. Destaca que si antes de la fecha del vencimiento del término estipulado ninguna de las partes avisa por escrito a la otra su determinación de no prorrogar el contrato, con una antelación no inferior a treinta días, se entenderá renovado por un periodo igual al inicialmente pactado.

No obstante, si el término fijo es inferior a un año, podrá prorrogarse sucesivamente el contrato solo hasta por tres periodos iguales o inferiores, al cabo de los cuales el término de renovación no podrá ser inferior a un año. Así mismo, en el párrafo del artículo en mención se señala que en los contratos a término fijo inferior a un año los trabajadores tendrán derecho al pago de vacaciones y prima de servicios en proporción al tiempo laborado cualquiera que sea.

Características del contrato de prestación de servicios

El contrato de prestación de servicios es un contrato civil. El artículo 1495 del Código Civil señala que es un acto por el cual una parte se obliga para con otra a dar, hacer o no hacer alguna cosa. En el contrato de prestación de servicios, se brinda un servicio a una persona natural o jurídica que usa sus propios recursos para realizar una tarea específica; se caracteriza porque no hay una subordinación continuada y el contratista tiene cierta libertad para ejecutarlo.

Es necesario que el contrato se realice por escrito y que contenga todos los elementos esenciales presentes en el Código Civil: identificación de las partes, objeto, precio, plazo o duración del trabajo, forma de pago, obligaciones de las partes, causales de terminación y cláusulas o póliza de cumplimiento (tabla 2). A su vez, el gerente de seguridad integral, en su actividad profesional, tendrá que utilizar contratos de prestación de servicios de vigilancia y seguridad privada (figura 11).

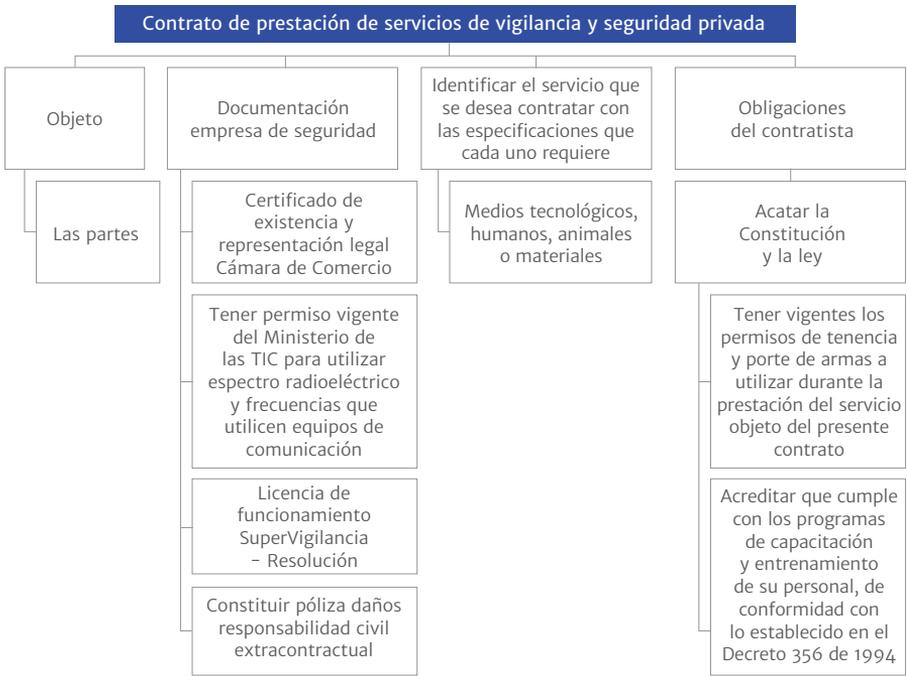


Figura 11. Esquema de contrato de prestación de servicios para vigilancia y seguridad privada

Fuente: elaboración propia a partir del Decreto Ley 356 de 1994.

Tabla 2. Comparación entre el contrato de trabajo y el de prestación de servicios

Contrato de trabajo	Contrato de prestación de servicios
Partes: empleador y trabajador	Partes: contratante y contratista
Retribución: salario	Retribución: honorarios
Existe subordinación	No hay subordinación
Prestación del servicio debe ser personal	Prestación del servicio puede ser ejecutada por un tercero
Se deben pagar prestaciones sociales	No hay lugar a pago de prestaciones sociales
El empleador debe afiliar al trabajador a la seguridad social	El contratista debe afiliarse como independiente a la seguridad social

El contrato de prestación de servicios de vigilancia y seguridad privada lo componen los siguientes elementos: 1) partes que intervienen; 2) servicio a prestar; 3) duración o plazo, y 4) cláusulas. Al llegar a este punto, hay que tener en cuenta que antes de contratar servicios de vigilancia y seguridad privada es importante asegurarse de que las tarifas estén de acuerdo con lo establecido en el Decreto 4950 de 2007. Este decreto establece las tarifas mínimas que deben ser cobradas por las empresas y cooperativas que prestan servicios de vigilancia y seguridad privada. Es importante verificar que se estén cumpliendo estas tarifas para garantizar una contratación justa y adecuada. El objetivo es mantener una tarifa mínima regulada en los precios de los servicios de vigilancia y seguridad privada en el país, y promover así la sana competencia entre las empresas y cooperativas del sector.

Tenga en cuenta que el SMLMV aumenta cada año para calcular el valor a cobrar. La tarifa para las empresas y cooperativas que prestan servicios de vigilancia en el sector comercial e industrial será de 8,8 SMLMV y para las que lo presten en sectores residenciales será de 8,6 SMLMV. Así mismo, el Decreto 4950 de 2007 señala que se cobrará un porcentaje adicional correspondiente a los costos de administración y supervisión, de acuerdo con el tipo de vigilancia que se preste y los medios que se utilicen para ello, porcentaje que será la base gravable para el IVA.

Así las cosas, para las empresas y cooperativas que ofrezcan servicio de vigilancia sin armas, el porcentaje adicional es del 8 %; para las que presten el servicio con armas, es del 10 %, y para las que lo hagan con medio canino, el porcentaje adicional es del 11 %. Quien contrate servicios de

vigilancia con cooperativas obtendrá una reducción del 10 % en el valor total de la tarifa.

Cabe señalar que es indispensable revisar y anexar al contrato el certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio correspondiente al domicilio de las empresas que pretenden celebrar el contrato, con el fin de verificar que quien suscriba el contrato tenga la representación legal de la empresa; y anexar la fotocopia de la cédula de ciudadanía de los representantes y fotocopia del NIT de la empresa. También, verifique que la empresa de vigilancia y seguridad privada tenga un objeto social único: la prestación de servicios de vigilancia y seguridad privada. Cuando se trate de personas naturales que contraten el servicio, anexar la fotocopia de la cédula de ciudadanía.

Obligaciones del contratista

Es esencial para las empresas de vigilancia y seguridad privada cumplir con las disposiciones de la Constitución, las leyes y las regulaciones aplicables, además de seguir los procedimientos establecidos por el Gobierno nacional y las instrucciones impartidas por la Supervigilancia. En cuanto a la documentación, toda empresa de vigilancia y seguridad privada debe contar con la licencia de funcionamiento vigente durante el término de duración del contrato, expedida por la Supervigilancia, en la que claramente se le autorice la prestación de los servicios objeto del contrato que se va a celebrar entre las partes.

Igualmente, la empresa tendrá al día el permiso vigente del Ministerio de las TIC para utilizar el espectro radioeléctrico y por el cual ha adjudicado legalmente las frecuencias que utilice en sus equipos de comunicación. Además, mantendrá registrados ante la Supervigilancia los equipos de comunicaciones utilizados durante el contrato.

Es de vital importancia tener vigentes los permisos de tenencia y porte de armas a utilizar durante la prestación del servicio objeto del presente contrato. Los permisos de tenencia y porte deberán ser expedidos por el Ministerio de Defensa Nacional a nombre de la empresa prestadora del servicio de vigilancia y seguridad privada. Nunca podrá utilizarse armamento que no tenga el respectivo permiso o que esté a nombre de una persona natural o jurídica diferente a quien suscribe el contrato.

A su vez, la empresa a contratar acreditará que cumple con los programas de capacitación y entrenamiento de su personal, de conformidad con lo establecido en el Decreto Ley 356 de 1994 y la normatividad complementaria, seleccionando para la prestación del servicio de vigilancia y seguridad integral personal altamente calificado e idóneo. También, dotará a sus empleados de uniformes y de los elementos exigidos en las normas de seguridad, de acuerdo con lo señalado en el Decreto 1979 de 2001 y en las Resoluciones 2350 de 2001, 1368 de 2002, 1928 de 2002 y demás disposiciones pertinentes.

Adicionalmente, es indispensable confirmar que la empresa cumple con los requisitos mínimos de capacitación contenidos en las siguientes normativas: resoluciones 2596 de 2003, 540 de 2004 y 665 de 2004 (vigilantes); resoluciones 2597 de 2003, 540 de 2004 y 665 de 2004 (escortas); resoluciones 2598 de 2003, 540 de 2004 y 665 de 2004 (tripulantes); resoluciones 2599 de 2003 y 665 de 2004 (manejadores caninos); y resoluciones 2600 de 2003, 540 de 2004 y 665 de 2004 (operadores, técnicos y supervisores de medios tecnológicos).

Por su parte, las empresas de seguridad privada deben contar con una póliza de responsabilidad civil que proteja contra el indebido uso de armas de fuego y otros elementos de seguridad, tal como lo indica el Decreto Ley 356 de 1994. Esta póliza debe ser válida durante todo el periodo de duración del contrato de servicios.

Así mismo, la póliza deberá ser expedida por una compañía de seguros legalmente autorizada, con un valor asegurado no inferior a cuatrocientos SMLMV. De esta manera, se busca proteger económicamente a la empresa de vigilancia si es demandada por daños a terceros y pueda verse afectado el patrimonio de la sociedad por el pago de indemnizaciones.

No se debe olvidar garantizar que el servicio de vigilancia y seguridad privada sea continuo e ininterrumpido, con personal calificado, debidamente entrenado, con los equipos y demás especificaciones ofrecidas en su propuesta contractual, para lo cual mantendrá comunicación permanente las veinticuatro horas del día con los puestos de vigilancia objeto del contrato. También, es esencial que las empresas de vigilancia y seguridad privada respeten los derechos fundamentales y las libertades de la comunidad, evitando comportamientos que son exclusivos de la Fuerza Pública.

Comparación de un contrato laboral y uno de prestación de servicio

Un contrato laboral es aquel por medio del cual “una persona natural se obliga a prestar un servicio personal a otra persona natural o jurídica, bajo la continuada dependencia o subordinación de la segunda y mediante remuneración” (Art. 22, Código Sustantivo del Trabajo).

Ahora bien, el contrato de trabajo tiene varios elementos: la prestación personal de un servicio, en el que hay una indelegabilidad de la ejecución de la labor, pues solo el empleado contratado la ejecuta en forma personal; el segundo elemento es la subordinación y dependencia, que consiste en la facultad del empleador para ordenar los procedimientos y las condiciones técnicas con que debe desarrollarse la labor contratada, y se caracteriza por el cumplimiento de horarios y de órdenes del empleador; y el tercer elemento es la remuneración por la labor contratada.

La legislación laboral y el servicio de vigilancia y seguridad privada - recuento histórico

La legislación laboral en Colombia tiene sus orígenes en 1905, cuando ya se pensaba en el bienestar de los trabajadores al llegar a la edad de 60 años. Sin embargo, fue solo hasta el gobierno de Mariano Ospina Pérez que se promulgaron el Decreto Legislativo 2663 de 1950 y el Decreto 3743 de 1950, que dieron origen al Código Sustantivo del Trabajo. Desde entonces, cada Gobierno ha incluido reformas que a veces favorecen a los trabajadores y otras veces benefician a los empleadores directamente.

En el sector de la seguridad privada, la legislación no ha sido actualizada. Las jornadas laborales suelen comenzar con ocho horas y pueden extenderse hasta doce o veinticuatro horas. A pesar de las denuncias sobre tratos indebidos en la jornada laboral, como la falta de acceso a espacios con servicios básicos y mala remuneración de horas extras, aún persisten problemas como días de descanso no pagados, especialmente en ciudades distantes de la capital del país. En estas zonas, la supervisión por parte del Ministerio del Trabajo es limitada y la Supervigilancia tampoco cuenta con suficiente personal para llevar un control efectivo.

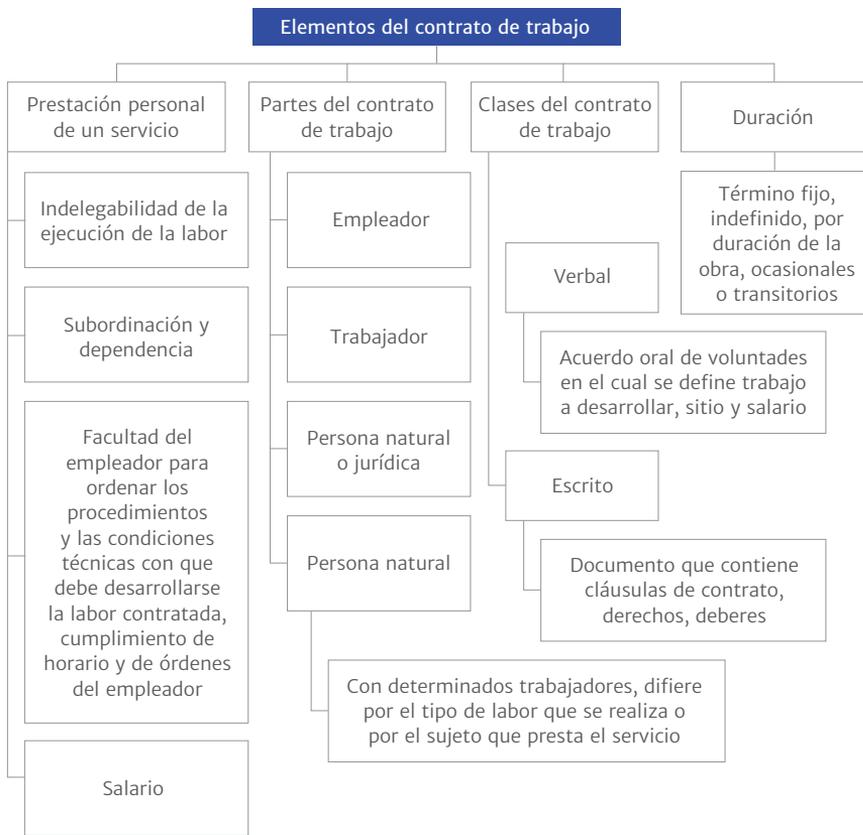


Figura 12. Relación de las características del contrato de trabajo
 Fuente: elaboración propia con base en el Código Sustantivo del Trabajo.

Una vez organizada la seguridad privada como un sector exclusivo en el ámbito laboral, se crearon mecanismos y entidades de control encargadas de expedir las normas que lo rigen. Un ejemplo de ello es la Supervigilancia, creada mediante la Ley 62 de 1993, con la función de controlar y vigilar el funcionamiento de las empresas de vigilancia y seguridad privada.

Ahora bien, el Ministerio de Defensa Nacional, a través de la Supervigilancia, ha mostrado en los últimos años su interés en profesionalizar al personal que se dedica a esta actividad tan importante en número y función, denominados guardas de seguridad o vigilantes de seguridad privada. Además, el Servicio Nacional de Aprendizaje también está desarrollando

planes de estudio por competencias para certificar esta actividad, buscando elevar el nivel de capacitación y conocimientos en este ámbito.

Por otro lado, en cuanto a la aplicación de la reglamentación actual del Código Sustantivo del Trabajo, en la contratación de las empresas de seguridad y vigilancia privada en Colombia ha surgido cierta controversia. Algunas personas manifiestan que los vigilantes de seguridad privada reciben un trato especial en términos laborales. Sin embargo, es importante aclarar que no existe una legislación específica a la medida para este tipo de trabajadores en cuanto a la jornada laboral. En este sentido, se les aplican las normas generales que contempla el Código Sustantivo del Trabajo, al igual que a otros trabajadores.

Entonces, es de suma importancia continuar trabajando en la profesionalización y capacitación del personal de seguridad privada para asegurar un servicio eficiente y de calidad. Así mismo, se debe seguir analizando la legislación laboral vigente para identificar posibles mejoras que protejan los derechos y las condiciones laborales de los vigilantes, sin perder de vista el cumplimiento de las normas generales que rigen el ámbito laboral en el país.

Es fundamental que las autoridades competentes y las empresas del sector colaboren en conjunto para garantizar un equilibrio entre los intereses de los trabajadores y las necesidades de las empresas de seguridad y vigilancia privada en Colombia. Solo a través de un diálogo constructivo y de la implementación de medidas adecuadas se podrá avanzar hacia una mayor profesionalización y mejora en el desempeño de esta importante actividad en el país.

Se destaca a nivel laboral en el sector de la vigilancia y seguridad privada con la Ley 1920 de 2018, que regula la jornada suplementaria en el sector de vigilancia y seguridad privada en Colombia, trajo varios beneficios para los vigilantes y trabajadores de este sector.

Algunos de los beneficios clave son los siguientes: En este orden de ideas, con la Ley 1920 de 2018, en el sector de vigilancia y seguridad privada, los trabajadores tienen la posibilidad, previo acuerdo con el empleador, de extender sus jornadas laborales diarias hasta un máximo de doce (12) horas. Este acuerdo debe formalizarse por escrito, con la firma de ambas partes, y debe asegurarse de que no se exceda la jornada máxima semanal de 60 horas, incluyendo las horas suplementarias, según lo autoriza la legislación laboral nacional vigente. Además, para efectuar esta extensión

de jornada, es importante mantener el límite de la jornada ordinaria en ocho (8) horas y permitir la adición de hasta cuatro (4) horas suplementarias por día. Sin embargo, en todos los casos, se debe respetar el periodo de descanso establecido en la normativa laboral vigente.

Adicionalmente, se aplicarán a los trabajadores del sector de vigilancia y seguridad privada las disposiciones contempladas en el Código Sustantivo del Trabajo y las convenciones colectivas relacionadas con la remuneración de la jornada de trabajo adicional, los domingos y festivos, así como los descansos compensatorios. Estos derechos se reconocerán y pagarán a partir de las ocho (8) horas diarias de la jornada laboral ordinaria.

Asimismo, en el caso de los trabajadores asociados a cooperativas de trabajo asociado, las relaciones laborales se regirán por los respectivos regímenes de trabajo asociado o de compensaciones, según corresponda.

Igualmente, hay problemáticas internas en muchas empresas que acostumbran a obligar a trabajar a sus empleados los días domingos y festivos, sin que se les reconozcan los recargos respectivos. Ahora bien, se establece que en relación con las obligaciones y responsabilidades que regulan la prestación del servicio de vigilancia y seguridad privada, de acuerdo con el numeral 26 del artículo 74 del Decreto Ley 356 de 1994, en consonancia con el artículo 92, en la fijación de las tarifas se debe asegurar, como mínimo, la capacidad de otorgar al trabajador el SMLMV, los pagos adicionales por horas extras y recargos nocturnos, las prestaciones sociales, los costos operativos inherentes al servicio y cualquier otra prestación establecida por la ley.

De lo anterior, se puede entender que no existe un régimen especial sobre el salario y las prestaciones sociales de los vigilantes, razón por la cual tienen los mismos derechos laborales de cualquier otro trabajador con contrato de trabajo, regulados en el Código Sustantivo del Trabajo.

Cabe señalar que en Colombia, y según el Código Sustantivo del Trabajo, la jornada máxima legal es de ocho horas diarias y 48 semanales, y los trabajadores no pueden trabajar más de dos horas extras diarias y doce a la semana, como lo establece el artículo 22 de la Ley 50 de 1990, que señala que en ningún caso las horas extras de trabajo, diurnas o nocturnas, podrán exceder dos horas diarias y doce semanales.

En cuanto al trabajo dominical, festivo y suplementario, el Código Sustantivo del Trabajo en su artículo 172, subrogado por el artículo 25 de la Ley

50 de 1990, y en su artículo 177, modificado por el artículo 11 de la Ley 51 de 1983, dispone que los empleadores están obligados a dar descanso remunerado los domingos y en los días de fiesta de carácter civil o religioso.

Adicionalmente, el numeral 2 del artículo 174 del citado código dispone que en todo salario esté comprendido el pago del descanso en los días que es legalmente obligatorio y remunerado. Por su parte, en el artículo 179 del Código Sustantivo del Trabajo, modificado por el artículo 26 de la Ley 789 de 2002, se encuentra establecido que el trabajo en domingos y festivos se remunerará con un recargo del 75 % sobre el salario ordinario en proporción a las horas trabajadas. En el parágrafo 21 de esta misma norma, se define que el trabajo dominical es ocasional cuando el trabajador labora hasta dos domingos durante el mes calendario, y es habitual cuando este labora tres o más domingos durante el mes calendario.

Respecto a la labor en día de descanso obligatorio, cuando es ocasional, el artículo 180 del Código Sustantivo del Trabajo, subrogado por el artículo 30 de la Ley 50 de 1990, dispone que el trabajador tenga derecho a un descanso compensatorio remunerado, o a una retribución en dinero, a su elección, en la forma prevista en el artículo anterior.

Acerca de las horas extras, el artículo 159 del Código Sustantivo del Trabajo habla sobre trabajo suplementario o de horas extras, y dice que es el que excede la jornada máxima ordinaria y en todo caso el que excede la máxima legal. El artículo 160 de esa norma, modificado por la Ley 789 de 2002, en el artículo 225, señala que el trabajo ordinario es el que se realiza entre las seis horas (6:00 a.m.) y las veintidós horas (10:00 p.m.), y el trabajo nocturno es el comprendido entre las veintidós horas (10:00 p.m.) y las seis horas (6:00 a.m.).

A efectos del trabajo nocturno y el suplementario o de horas extras, este se remunera conforme lo establece el artículo 168 del Código Sustantivo del Trabajo, subrogado por el artículo 24. En este orden de ideas, la Ley 50 de 1990, en su artículo 24, modifica el artículo 168 del Código Sustantivo del Trabajo, estableciendo las pautas para remunerar el trabajo nocturno y las horas extras de manera equitativa, para el caso del trabajo nocturno, simplemente por ser realizado en horario nocturno, conlleva un incremento salarial del 35 % en comparación con el trabajo diurno. Sin embargo, esta regla no aplica a la jornada laboral de 36 horas semanales contemplada en el artículo 20 literal c) de la Ley.

En cuanto al trabajo extra durante el día, se prevé un aumento del 25 % sobre el salario ordinario diurno para compensar el esfuerzo adicional requerido. Por último, el trabajo extra en horario nocturno se remunera con un recargo sustancial del 75 % en relación con el trabajo diurno estándar.

Igualmente, esta legislación tiene como objetivo fundamental garantizar que los trabajadores que desempeñan sus funciones en turnos nocturnos o realizan horas extras reciban una compensación justa que refleje la naturaleza particular de estas jornadas y el esfuerzo adicional que conllevan. La equidad salarial es una prioridad en esta normativa para asegurar que se recompense adecuadamente el trabajo en condiciones laborales especiales.

Por lo anterior, el trabajo dominical suplementario se recarga en 1,25 % o en 1,75 % según sea diurno o nocturno, y el trabajo dominical nocturno se recarga en 1,35 %, toda vez que el numeral 4 del artículo 168 del Código Sustantivo del Trabajo determina que no se deben acumular los recargos por horas extras o nocturnas con los dominicales o festivos, sino que cada uno de ellos opera por separado.

Las normas citadas establecen que las empresas de vigilancia deberán dar cumplimiento a la legislación vigente en materia de vigilancia y seguridad privada y en materia laboral, conforme a las disposiciones del Código Sustantivo del Trabajo. Por lo tanto, los trabajadores de vigilancia tienen derecho a una jornada de trabajo, al reconocimiento de los recargos dominicales y festivos, y a los compensatorios o descansos según los artículos 48, 159, 160, 172 y 179 dicho código.

Por su parte, en procura de reglamentar a las empresas de vigilancia y seguridad privada, que estaban aumentando sin tener un organismo rector que las supervisara, la Ley 61 de 1993 otorgó al presidente de la República la facultad de regular la vigilancia y seguridad privada. Esto se hizo en reconocimiento a la importancia de garantizar la seguridad y protección de personas, bienes y establecimientos, así como la necesidad de establecer un marco legal para el desarrollo de dicha actividad en el país. En consecuencia, se expidió el Decreto Ley 356 de 1994, que establece los deberes y las obligaciones de las empresas de vigilancia y seguridad privada, y los requisitos para su funcionamiento y control.

Posteriormente se creó la Supervigilancia como un organismo adscrito al Ministerio de Defensa Nacional, mediante la Ley 62 de 1993. También, la superintendencia ha expedido varias resoluciones con el fin de actualizar y

mantener vigentes los decretos y las leyes que rigen dicho organismo. Sin embargo, el componente humano se ha quedado relegado por la falta de normas que garanticen su bienestar laboral y familiar.

La jornada ordinaria máxima de trabajo corresponde a ocho horas diarias, y 48 horas semanales, independientemente del sector de la producción. Antes, la duración máxima de la jornada de trabajo para los vigilantes y trabajadores de actividades discontinuas intermitentes era de doce horas, jornada que fue reducida de conformidad con lo establecido en la Ley 6 de 1981, equiparándola a la jornada de trabajo que trata el artículo 161 del Código Sustantivo del Trabajo.

Como se puede apreciar, la jornada máxima de trabajo para aquellos empleados vinculados mediante contrato de trabajo, y regidos por las disposiciones correspondientes al sector privado, se encuentra regulada por trabajo diario y semanal; entonces, es posible que un trabajador tenga una jornada de doce o de veinticuatro horas por doce o veinticuatro horas de descanso. Ahora bien, cuando el servicio deba prestarse las veinticuatro horas del día y los siete días de la semana, la empresa empleadora deberá enmarcar sus necesidades en alguna de las diferentes jornadas de trabajo contempladas en las normas vigentes, sin que haya lugar a ningún tipo de excepción.

Algunos ajustes a la normatividad que podrían impulsar la adecuada contratación de los empleados de las empresas de seguridad y vigilancia privada en Colombia están contemplados en el Decreto Ley 356 de 1994, que obliga a la empresa de vigilancia a que garantice al trabajador el salario mínimo, las horas extras, los recargos nocturnos, los descansos pagos y sus prestaciones sociales.

De tal modo, cuando el trabajador labora habitualmente en días festivos y dominicales, estos días deben ser recargados con 75 % de lo que normalmente perciba; es decir que se debe regir por el artículo 180 del Código Sustantivo del Trabajo, según el cual el trabajador tiene derecho a un descanso compensatorio remunerado y a una retribución en dinero. De igual manera, el vigilante se rige en los demás temas laborales bajo la legislación del Código Sustantivo del Trabajo, como horas extras, horario nocturno y diurno, y jornada máxima laboral a la semana.

Sin embargo, debido a la grave situación de desempleo la que atraviesa el país, muchas de esas normas son pasadas por alto y los vigilantes

aceptan condiciones de trabajo que no cumplen con todos los requerimientos legales establecidos, en general por miedo a no ser contratados o a ser despedidos de las empresas. Es responsabilidad de la Supervigilancia y demás estamentos de control asegurarse de que estas normas sean cumplidas.

Por consiguiente, la aprobación del nuevo proyecto de ley que modifica, entre otras cosas, el artículo 160 del Código Sustantivo del Trabajo, que actualmente establece que el horario nocturno que representa pagos adicionales a los trabajadores va desde las 10:00 p.m. hasta las 6:00 a.m., sería una forma de restablecer el equilibrio en el salario de los vigilantes, que en su mayor parte realizan trabajo nocturno mal remunerado

Ley 1920 de 2018, Ley del Vigilante

La Ley del Vigilante fue creada con el objetivo de mejorar las condiciones laborales para los trabajadores del sector de vigilancia y seguridad privada. Determina, entre otras disposiciones, que todas las empresas prestadoras de servicios de vigilancia y seguridad privada deberán contratar anualmente un seguro de vida que ampare a los empleados del área operativa durante las veinticuatro horas del día, así no se encuentren en horario laboral. Es de resaltar que el seguro de vida colectivo debe considerarse como un gasto directo. La Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada debe tenerlo en cuenta al calcular la estructura de costos y gastos en el régimen anual de tarifas mínimas para los servicios de vigilancia y seguridad privada.

Este enfoque legislativo es de relevancia significativa, ya que se ocupa del tratamiento del seguro de vida colectivo y su incorporación en los costos directos dentro del contexto de la regulación anual de las tarifas mínimas para los servicios de vigilancia y seguridad privada. Esto resalta la importancia de tenerlo en cuenta al calcular las tarifas.

Antes, la jornada de trabajo en este sector solía extenderse durante muchas más horas de las ocho diarias que establece la ley colombiana. Con la aprobación de esta ley, los guardas de seguridad ahora podrán trabajar un máximo de ocho horas diarias, con la posibilidad de sumar una jornada suplementaria de cuatro horas, lo que totaliza un máximo de doce horas diarias. No obstante, esta jornada no puede exceder las sesenta horas laboradas por semana, según lo establecido por el Ministerio del Trabajo.

Además, la norma busca estimular que las empresas den más empleo a mujeres, personas mayores de 45 años y personas con discapacidad, con el fin de apoyar la equidad de género y la inclusión laboral.

Así mismo, en la norma quedó establecido el 26 de noviembre como el Día Nacional del Vigilante, con el propósito de hacer un reconocimiento a los uniformados civiles que velan por la seguridad de empresas, viviendas, centros comerciales y toda clase de entidades, con un día en el que puedan celebrar y sentirse orgullosos de su labor.

Por otro lado, en lo que compete a las empresas, se dispuso que las cooperativas especializadas de seguridad deben cumplir con ciertos requisitos descritos de la siguiente manera en el Capítulo III, artículo 4: “Las cooperativas especializadas de vigilancia y seguridad privada deberán adjuntar a su solicitud de licencia de funcionamiento copia del régimen de trabajo, previsión, seguridad social y compensaciones debidamente aprobado por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social” (Ley 1920 de 2018).

Responsabilidad contractual de empresas de vigilancia y seguridad privada

El compromiso de las empresas de vigilancia y seguridad privada desde el punto de vista contractual es de medios y no de resultados. Asumen la responsabilidad de aplicar los parámetros legales, analizar el riesgo y ejecutar los protocolos de operación para garantizar la calidad en la prestación del servicio de vigilancia privada en el sector residencial, comercial y financiero, y en general para resguardar personas, bienes e infraestructuras de un establecimiento público o privado.

En las obligaciones de medio, como son los contratos de vigilancia, el compromiso adquirido por la empresa de vigilancia para con quien contrata el servicio de seguridad se fundamenta en poner todos los medios que sean necesarios para conseguir un resultado que no se garantiza. El resultado en sí mismo no hace parte de la prestación debida, es decir que, salvo que exista una omisión o falla en la prestación del servicio de acuerdo con las funciones establecidas en el contrato, no se tiene la obligación de responder.

Por ejemplo, cuando se presentan hurtos en los conjuntos residenciales, los copropietarios suelen presentar reclamaciones y demandas. Sin

embargo, para que la empresa responda económicamente, primero se debe probar que hubo un actuar negligente al prestar el servicio (incumplimiento) y que, como consecuencia, se produjo un daño o una pérdida. La Resolución 2946 de 2010 estipula el régimen sancionatorio por incumplimiento.

En relación con ello, la Circular Externa 001 de 2012, emitida por la Supervigilancia, enfatizó a los usuarios del servicio de vigilancia y seguridad privada, tanto del sector público como privado, que la finalidad de esta actividad es prevenir y reducir amenazas que puedan afectar la vida, la integridad y la propiedad de las personas que reciben protección, sin perturbar las condiciones para el ejercicio de los derechos y las libertades públicas de la ciudadanía ni invadir la competencia reservada a las autoridades. Por lo tanto, las empresas de vigilancia y seguridad privada se encuentran limitadas a la disuasión y al cumplimiento de los manuales de operación y protocolos de seguridad establecidos en los contratos que realizan con los conjuntos residenciales.

Sumado a lo anterior, las responsabilidades del servicio de seguridad se encuentran contempladas en el Decreto Ley 356 de 1994, y se reglamentó nuevamente con el Decreto Único Reglamentario 1070 de 2015. El artículo 2 del Decreto Ley 356 de 1994, establece que el servicio de vigilancia corresponde a un conjunto de actividades que en forma remunerada o en beneficio de una organización pública o privada, desarrollan las personas naturales o jurídicas, tendientes a prevenir o detener perturbaciones a la seguridad y tranquilidad individual en lo relacionado con la vida y los bienes propios o de terceros y la fabricación, instalación, comercialización y utilización de equipos para vigilancia y seguridad privada, blindajes y transporte con este mismo fin.

El artículo 2 del Decreto Ley 356 de 1994, establece la acción de vigilancia como un conjunto de actividades realizadas de manera remunerada o en beneficio de una organización pública o privada. Estas actividades son llevadas a cabo por personas naturales o jurídicas y tienen como objetivo prevenir o detener perturbaciones en la seguridad y la tranquilidad individual, tanto en lo que respecta a la vida como a los bienes propios o de terceros. Además, este servicio también incluye la fabricación, instalación, comercialización y uso de equipos destinados a la vigilancia y seguridad privada, así como actividades relacionadas con blindajes y transporte, todos con el mismo propósito fundamental.

Igualmente, el artículo 74 del Decreto Ley 356 de 1994 establece las obligaciones y los deberes que tienen que cumplir las empresas de vigilancia y seguridad privada para prestar el servicio de vigilancia. Se fundamenta en acatar la Constitución, la ley y la ética profesional, y así mismo respetar los derechos fundamentales y las libertades de la comunidad, y actuar de manera que se fortalezca la confianza pública en los servicios que presta, absteniéndose de asumir conductas reservadas a la Fuerza Pública.

También, es importante destacar que los servicios de vigilancia y seguridad privada tienen la obligación de tomar medidas preventivas y de control adecuadas para evitar que sus servicios sean utilizados para cometer actos ilícitos o para darles apariencia de legalidad a actividades delictivas. También, deben asegurarse de no prestar servicios a delincuentes o a personas relacionadas con tráfico de estupefacientes o actividades terroristas, ya que esto sería contrario a la finalidad del servicio, que es proteger la vida, la integridad y los bienes de quienes reciben su protección. Así mismo, es responsabilidad de los servicios de vigilancia y seguridad privada garantizar que su personal reciba la capacitación y la formación adecuadas en términos humanos y técnicos, de acuerdo con las modalidades y los cargos que desempeñen.

En cuanto a la formación del personal que presta servicios de vigilancia y seguridad privada, debe enfocarse en la prevención de delitos, el respeto a los derechos humanos, la colaboración con las autoridades y el valor que se le da a cada individuo. Es importante que los vigilantes estén bien preparados para actuar en situaciones de riesgo y para garantizar la seguridad de las personas y los bienes que protegen, siempre respetando la ley y los derechos de todos. Además, esta formación debe adaptarse a las necesidades específicas de cada servicio y cargo.

Es importante destacar que la Supervigilancia tiene la responsabilidad de otorgar las licencias de funcionamiento, las credenciales y los permisos a los proveedores de servicios de vigilancia y seguridad privada, tal como lo establece el artículo 4 numeral 2 del Decreto 2355 de 2006. También, es función de la Supervigilancia vigilar el cumplimiento de las disposiciones legales que regulan el servicio de vigilancia y seguridad privada, como lo señala artículo 4, numeral 14 del Decreto 2355 de 2006. Los ciudadanos acuden a esta entidad para formular reclamos y quejas contra las empresas de vigilancia.

En este orden de ideas, el Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Primera, correspondiente al radicado 25000-23-24-000-2004-00395-01 del 15 de septiembre de 2011, señaló que la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada está autorizada para comprobar en cualquier momento que las empresas que ofrecen servicios de vigilancia y seguridad privada cumplan con sus funciones, considerando los principios, deberes y obligaciones establecidos en el artículo 74 del Decreto Ley 356 de 1994.

Qué significa obligaciones de medio en la vigilancia

Para Ortiz (2022), las obligaciones son de medio cuando no se garantiza el resultado; pero se deben cumplir las normas de ciencia, técnica y arte en la realización de la prestación debida. Hay que tener en cuenta que las empresas de vigilancia y seguridad privada tienen como obligación principal comprometerse a tomar las medidas necesarias para mantener la seguridad de las instalaciones del contratante. Esta obligación se cumple cuando la empresa, mediante el suministro de personal, adelanta todas las gestiones humanamente posibles para cumplir con las funciones establecidas en el contrato.

En el caso de las empresas de vigilancia y seguridad privada que prestan sus servicios en el sector residencial, ¿deben responder inexorablemente por cualquier hurto que se presente en la propiedad horizontal contratante? La respuesta terminante es no, debido al régimen de responsabilidad que opera para estas empresas, según el cual antes de cualquier pretensión de reparación instantánea solicitada por el afectado, se debe analizar la culpa de la empresa de vigilancia en el hurto acaecido.

Legitimación por causa activa para demandar

Antes de entrar al análisis de la responsabilidad que concierne a las empresas de vigilancia, es necesario conocer si el copropietario de un conjunto residencial afectado por el delito de hurto está facultado para iniciar acciones judiciales contra la empresa. Al parecer, esta legitimación por causa activa genera dudas al considerar que quien celebra el contrato de vigilancia es el administrador de la copropiedad y no el copropietario, y podría pensarse que este último es un tercero ajeno al contrato. Al respecto, cuando el

administrador de la copropiedad en función de sus responsabilidades suscribe el contrato de vigilancia, lo hace en interés y beneficio de todos los copropietarios (artículo 50 de la Ley 675 de 2001); es decir que estos últimos son directamente los beneficiarios del contrato de vigilancia.

En apoyo a lo anterior, debe tenerse en cuenta que la obligación de pagar las cuotas de administración está en cabeza de los copropietarios y dicho valor incluye los gastos de vigilancia. Por lo tanto, no es concebible que el copropietario no se beneficie del cumplimiento de las obligaciones contractuales por parte de la empresa de vigilancia.

En ese orden de ideas, es claro que los copropietarios afectados por hurto a su propiedad, ubicada dentro del conjunto residencial, están legitimados por causa activa para demandar a la empresa de vigilancia. Cabe señalar que la legitimación es por causa activa cuando se refiere a la capacidad que tiene una persona para demandar, como es el caso del copropietario, y es por causa pasiva cuando tiene relación con la capacidad para comparecer como demandado.

En consecuencia, el copropietario que quiera iniciar una acción judicial contra la empresa de vigilancia por incumplimiento de sus obligaciones deberá tener en cuenta que está dentro del terreno de la responsabilidad contractual con obligación de medio, por lo cual tiene procesalmente la carga de probar y demostrar que la empresa de vigilancia no actuó con la diligencia y cuidado que le eran exigibles para garantizar la seguridad de los bienes de los copropietarios, y que tuvo una conducta culposa manifiesta en la inejecución o un cumplimiento tardío o defectuoso de sus obligaciones.

Conclusiones

La seguridad privada en Colombia nació de una necesidad de apoyar a la Fuerza Pública en momentos de crisis. Una vez organizada la seguridad privada como un sector en el ámbito laboral, se crearon mecanismos y entidades de control encargados de expedir las normas que rigen dicho sector, como es el caso de la Superintendencia de Seguridad y Vigilancia Privada, creada mediante la Ley 62 de 1993.

La Ley Laboral 789 de 2002, también conocida como la "Ley de Flexibilización Laboral", tuvo un impacto en varios sectores de la economía en Colombia, incluido el sector de vigilancia y seguridad, en aspectos como la

flexibilidad en la jornada laboral, lo que le permitió a las empresas de vigilancia y seguridad ajustar los horarios de sus empleados de acuerdo con las necesidades cambiantes del sector, asignándole al personal los turnos en función a las demandas específicas de seguridad, lo que resultó beneficioso para la adaptación a situaciones de riesgo y emergencias. Asimismo, amplió la posibilidad de celebrar contratos de trabajo a término fijo; igualmente, contratar personal para proyectos específicos o eventos temporales, como la protección de eventos deportivos, conciertos o ferias.

De igual forma, la Ley 789 de 2002 promovió la creación de contratos de aprendizaje, lo que podría haber facilitado la formación de nuevos profesionales en el sector de seguridad y vigilancia, contribuyendo a la disponibilidad de personal capacitado. En síntesis, con la Ley 789 de 2002 se dio una disminución de cargas prestacionales y parafiscales que ayudó a reducir los costos laborales en el sector de vigilancia y seguridad, lo que, en teoría, podría haber aumentado la competitividad de las empresas en el mercado.

Finalmente, la Ley 789 de 2002 facilitó la posibilidad de contratar personal temporal de manera más sencilla, lo que fue especialmente relevante para el sector de seguridad y vigilancia, ya que a menudo se requiere personal adicional para eventos o situaciones específicas.

El sector de la vigilancia y seguridad privada es un gremio que en los últimos años ha venido creciendo de forma acelerada, emplea a más de 200 000 vigilantes y representa cerca del 1 % del empleo formal en Colombia, razón por la cual se hace necesario que el Gobierno nacional legisle en pro de mejorar sus condiciones laborales.

Haciendo un análisis de toda la información recopilada respecto al trato que se les da a dichos trabajadores, se considera que las condiciones laborales actuales de los empleados de vigilancia y seguridad privada no es la mejor. La remuneración otorgada a los vigilantes no es justa, muchas empresas no cumplen con lo establecido legalmente y se aprovechan de la necesidad de las personas que allí laboran.

Sin embargo, la Ley 1920 de 2018, conocida como Ley del Vigilante, mejoró las condiciones laborales para los trabajadores del sector de vigilancia y seguridad privada. Estableció que todas las empresas prestadoras de servicios de vigilancia y seguridad privada deberán contratar anualmente un seguro de vida que ampare a los empleados del área operativa durante las veinticuatro horas del día, así no se encuentren en horario laboral. Otro

beneficio consiste en que los guardas de seguridad podrán trabajar máximo ocho horas diarias, con jornada suplementaria de cuatro horas, para una suma de doce horas en total diarias, y no se podrán exceder las sesenta horas laboradas por semana.

Es importante que tanto los empleadores como los trabajadores en el sector de la vigilancia y seguridad privada estén plenamente informados sobre los derechos y las obligaciones establecidos en la legislación laboral. Esto garantiza una relación laboral justa y transparente, en la que se respeten las condiciones de trabajo, las jornadas laborales, los salarios y las prestaciones sociales. Además, el cumplimiento adecuado de la legislación laboral contribuye a mejorar las condiciones de trabajo y a promover un ambiente laboral seguro y saludable.

La adecuada aplicación de las normas laborales también es clave para prevenir conflictos y litigios laborales, lo cual puede afectar negativamente la reputación y estabilidad de las empresas de vigilancia y seguridad privada. Un manejo diligente y responsable de las relaciones laborales no solo beneficia a los trabajadores, sino que también contribuye a la eficiencia y productividad de las empresas.

En suma, la legislación laboral juega un papel fundamental en la vigilancia y seguridad privada en Colombia. Es importante que los gerentes y empleadores del sector estén familiarizados con estas normas y las cumplan de manera adecuada para asegurar el bienestar y los derechos de los trabajadores, y fortalecer la confianza y estabilidad de las empresas. El cumplimiento de la legislación laboral es un elemento esencial para el desarrollo sostenible y exitoso del sector de vigilancia y seguridad privada en el país.

Por su parte, la Ley del Vigilante en Colombia representa un avance significativo en la protección de los derechos laborales de los trabajadores del sector de vigilancia y seguridad privada. A través de la implementación de seguros de vida, la regulación de la jornada de trabajo y el fomento de la inclusión laboral, esta ley busca mejorar las condiciones de los trabajadores y promover la equidad de género en este sector. Sin embargo, es importante seguir trabajando en la implementación y el cumplimiento efectivo de las nuevas medidas para garantizar un ambiente laboral justo y seguro para todos los empleados del sector.

Otra característica importante es que las empresas de vigilancia y seguridad privada en Colombia tienen una obligación contractual de medio y no de resultado. Esto significa que su obligación principal es utilizar los medios y recursos adecuados para garantizar la prestación del servicio de vigilancia y seguridad de manera eficiente y profesional, pero no se les exige garantizar un resultado específico o absoluto.

En este orden de ideas, en un contrato de medio la empresa se compromete a aplicar sus conocimientos, habilidades y recursos de manera diligente para cumplir con su función de vigilancia y protección. Sin embargo, no asumen la responsabilidad absoluta de evitar completamente cualquier incidente o acto delictivo que pueda ocurrir en el área bajo su resguardo.

En el contexto de la vigilancia y seguridad privada, esto significa que las empresas deben proporcionar personal capacitado, equipamiento adecuado y seguir los protocolos establecidos para responder ante situaciones de riesgo. Su éxito se mide en función de la implementación efectiva de medidas preventivas y correctivas, dentro de los límites de lo razonable y lo posible, pero no se les puede culpar automáticamente si un incidente ocurre, a menos que se demuestre negligencia o incumplimiento grave de sus funciones.

Así mismo, esta distinción contractual de medio más que de resultado busca reconocer las dificultades inherentes a la tarea de seguridad y vigilancia, ya que muchas situaciones pueden escapar al control absoluto de la empresa, como la actuación de delincuentes o circunstancias impredecibles. Sin embargo, esto no exime a las empresas de su deber de actuar diligentemente y tomar todas las precauciones razonables para proteger a sus clientes y usuarios.

Capítulo 8

Legislación para la protección de infraestructuras críticas y la seguridad integral

CÓMO CITAR

López Cortes, D. (2023). Legislación para la protección de infraestructuras críticas y la seguridad integral. En *Perspectiva jurídica de la seguridad para no abogados: Legislación de la seguridad integral* (pp. 173–183). Escuela de Postgrados de la FAC.

Colección Ciencia y Poder Aéreo N.º 22

**PERSPECTIVA JURÍDICA DE LA
SEGURIDAD PARA NO ABOGADOS:
LEGISLACIÓN DE LA SEGURIDAD INTEGRAL**

ISBN: 978-958-52456-6-2

E- ISBN: 978-958-52456-7-9

<https://doi.org/10.18667/9789585245679>

Bogotá, Colombia

Octubre, 2023

La legislación para la protección de infraestructuras críticas es un componente esencial para la seguridad integral de una sociedad. Al establecer un marco normativo que aborda la prevención, protección, coordinación y recuperación frente a posibles amenazas a las infraestructuras vitales, se contribuye a salvaguardar la integridad y el bienestar de la comunidad en su conjunto, garantizando un entorno seguro y resiliente.

De tal modo, la protección de las infraestructuras críticas es un elemento clave para garantizar la seguridad integral de una nación o comunidad. Estas infraestructuras, que incluyen instalaciones como centrales eléctricas, sistemas de transporte, redes de telecomunicaciones, instalaciones de agua y alcantarillado, etc., son consideradas vitales para el funcionamiento de la sociedad y la economía.

La legislación para la protección de infraestructuras críticas tiene como objetivo establecer marcos normativos y estratégicos que permitan identificar, evaluar y proteger adecuadamente estas infraestructuras ante posibles amenazas y vulnerabilidades. En este contexto, la relación entre la legislación para la protección de infraestructuras críticas y la seguridad integral se evidencia de la siguiente manera:

Prevención y mitigación de riesgos: La legislación para la protección de infraestructuras críticas busca prevenir y mitigar los riesgos asociados a posibles amenazas, como ataques terroristas, desastres naturales o ciberataques. Al implementar medidas de seguridad y planes de contingencia, se busca salvaguardar la integridad de estas infraestructuras y garantizar la continuidad de los servicios esenciales para la sociedad.

Coordinación interinstitucional: La seguridad integral implica una acción coordinada entre diversas entidades y sectores para abordar de manera integral las amenazas a la sociedad. La legislación para la protección de infraestructuras críticas promueve la colaboración entre los sectores público y privado, así como con organismos de seguridad y emergencias, para desarrollar estrategias conjuntas que fortalezcan la protección y respuesta ante cualquier incidente.

Protección de los derechos y las libertades públicas: La seguridad integral no solo busca proteger infraestructuras y servicios, sino también garantizar los derechos y las libertades públicas de los ciudadanos. La legislación para la protección de infraestructuras críticas debe asegurar que

las medidas de seguridad implementadas sean proporcionales y respeten los derechos fundamentales de la población.

Gestión de la información y comunicación: La seguridad integral requiere una gestión eficiente de la información y la comunicación para tomar decisiones informadas y coordinadas. La legislación para la protección de infraestructuras críticas establece mecanismos para la recolección, el análisis y la compartición de información relevante entre las entidades involucradas, lo cual contribuye a una respuesta más efectiva frente a las amenazas.

Resiliencia y recuperación: La seguridad integral no solo se enfoca en evitar incidentes, sino también en la capacidad de recuperación ante posibles eventos adversos. La legislación para la protección de infraestructuras críticas promueve el fortalecimiento de la resiliencia de estas instalaciones y la capacidad de recuperación rápida tras un evento de impacto.

Generalidades de infraestructuras críticas

Las infraestructuras críticas son aquellas construcciones o servicios que son fundamentales y de primer orden debido a su importancia, vitalidad y sensibilidad para un Estado, comunidad o individuo. En Colombia, no hay una ley que recoja en una sola norma todo lo pertinente a la infraestructura crítica. Solo ha habido aproximaciones mediante el Conpes 3701 de 2011 y el Conpes 3854 de 2016, que estableció a la Infraestructura Crítica Cibernética Nacional como un activo nacional a ser protegido de las amenazas en el ciberespacio, en aras de garantizar la sostenibilidad y prosperidad económica y social del país.

Sin duda alguna, las infraestructuras son necesarias para el funcionamiento normal de los servicios básicos y los sistemas de producción de cualquier sociedad. De manera que cualquier interrupción no deseada, ya sea debida a causas naturales o técnicas, o por ataques deliberados, tendría graves consecuencias en los flujos de suministros vitales o en el funcionamiento de los servicios esenciales, aparte de ser una fuente de perturbaciones graves en materia de seguridad (Caro Bejarano, 2011).

Por su parte, una infraestructura está definida como una obra subterránea o estructura que sirve de base de sustentación a otra, y como el conjunto de elementos, dotaciones o servicios necesarios para el buen funcionamiento de un país, una ciudad o una organización cualquiera que sea su

naturaleza (RAE, 2014). Entonces, es *crítica* cuando se vincula con un servicio necesario para el buen funcionamiento de un país, que de no estar en óptimas condiciones generaría una crisis nacional, pues afectaría la prestación de un servicio o impediría el desarrollo de un sector vital de la economía.

Ahora bien, en Colombia no hay una ley que en una sola norma defina y regule la infraestructura crítica como el conjunto de instalaciones físicas estratégicas (centrales eléctricas, petroleras, puertos, aeropuertos, etc.) que prestan servicios básicos como salud, energía, transporte, obras viales, telecomunicaciones, información y redes, salud, servicios públicos, etc.

Al respecto, conviene decir que el Ministerio de Transporte es la entidad encargada de liderar el sector de transporte en Colombia. Este sector está conformado por instituciones como el Instituto Nacional de Vías (Invías), la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), la Aerocivil y la Superintendencia de Puertos y Transporte. Cada una de estas entidades tiene su propia función y responsabilidades en el ámbito del transporte en Colombia, y trabajan en conjunto para garantizar la eficiencia y seguridad del transporte en el país.

Cabe señalar que la ANI, es una entidad autónoma del Estado colombiano, con su creación en el año 2011. Su misión trascendental radica en la gestión, articulación, planificación, coordinación, estructuración y contratación de proyectos de concesiones y asociaciones público-privadas. Estos proyectos, a su vez, desempeñan un papel fundamental en el fomento y la mejora de la infraestructura pública de transporte, así como en la optimización de los servicios vinculados a esta vital actividad.

Es de anotar, que la ANI opera bajo la rigurosa supervisión y control del Ministerio de Transporte. Esta colaboración cercana garantiza una ejecución eficiente y eficaz de proyectos que repercuten significativamente en el desarrollo económico y social de Colombia. La infraestructura de transporte, compuesta por carreteras, puentes, puertos, aeropuertos y sistemas de transporte masivo, es un pilar esencial para la conectividad del país y la movilidad de personas y mercancías.

Conceptos y definiciones de infraestructura crítica

Teniendo como punto de partida que en Colombia no existe legislación que permita determinar qué es ni cuál es la infraestructura crítica, se toma

como referente jurídico conceptual la normatividad española. Es el caso de la Ley 8 de 2011, Ley de Protección de Infraestructuras Críticas, que la define como el conjunto de recursos, servicios, TIC y redes cuya desestabilización causaría gran impacto en la seguridad física y económica del país.

La finalidad de esta norma es el establecimiento de medidas de protección de las infraestructuras críticas que proporcionen una base adecuada sobre la cual se asiente una eficaz coordinación de las administraciones públicas, las entidades y los organismos gestores o propietarios de infraestructuras que presten servicios esenciales para la sociedad, con el fin de lograr una mejor seguridad para aquellas.

Por su parte, en Colombia encontramos que se ha hecho un acercamiento a la infraestructura crítica desde la ciberseguridad. De acuerdo con Sánchez (2011), la infraestructura crítica se ha abordado desde la gestión de riesgos y desde tecnologías que pueden utilizarse para proteger los activos de la organización y los usuarios en el ciberambiente de la información.

Es conveniente destacar la importancia que han tenido el Ejército Nacional y la Policía Nacional con la creación del Centro de Operaciones Especiales para la Protección de la Infraestructura Crítica y Económica del Estado, en el año 2014, con el propósito de resguardar los activos vitales de la Nación, como instalaciones petroleras, oleoductos, gaseoductos, hidroeléctricas, torres de energía, carreteras, puentes y demás bienes vitales para el funcionamiento del Estado.

Igualmente, surge el Grupo de Respuestas a Emergencias Cibernéticas de Colombia, cuya responsabilidad radica en la coordinación de la ciberseguridad y ciberdefensa nacional. Su objetivo es actuar de manera rápida y eficiente frente a incidentes y vulnerabilidades de seguridad digital que atenten o comprometan la seguridad digital del país, enmarcada en el Proceso Misional de Gestión de la Seguridad y Defensa del Ministerio de Defensa Nacional. Así mismo, su principal función es la coordinación de las acciones necesarias para la protección de la infraestructura crítica del Estado colombiano frente a emergencias de ciberseguridad que atenten o comprometan la seguridad y defensa nacional.

También, el Decreto 338 de 2022, del Ministerio de las TIC, tiene por objeto la protección de las infraestructuras críticas cibernéticas o de los servicios esenciales del Estado colombiano. La norma reglamenta parcialmente los artículos 64 de la Ley 1437 de 2011, 147 de la Ley 1955 de 2019 y

230 de la Ley 1450 de 2011, modificado por el artículo 148 de la Ley 1955 de 2019, con el fin de establecer los lineamientos generales para fortalecer la gobernanza de la seguridad digital, la identificación de infraestructuras críticas cibernéticas y servicios esenciales, la gestión de riesgos y la respuesta a incidentes de seguridad digital.

Legislación colombiana relacionada con infraestructura portuaria, aeroportuaria y crítica

Antecedentes constitucionales

La infraestructura portuaria y aeroportuaria en Colombia es de vital importancia para el transporte de personas y la movilización de mercancías a nivel nacional e internacional, razón por la cual la infraestructura física y la eficiencia de los puertos y aeropuertos influye de manera significativa en el desarrollo y crecimiento económico del país.

Desde el punto de vista constitucional, la movilidad por el territorio nacional es un derecho fundamental. La Constitución Política, en sus artículos 24 y 100, señala que toda persona puede circular libremente por el territorio nacional, el espacio aéreo y el mar territorial, con las limitaciones que establezca la ley. Por razones de interés público, el Gobierno nacional podrá prohibir, condicionar o restringir el uso del espacio aéreo, la infraestructura del transporte terrestre de los ríos y del mar territorial, la navegación aérea sobre determinadas regiones, y el transporte de determinadas cosas.

Legislación para la protección de activos portuarios

En el campo de la protección de activos portuarios, la Dirección General Marítima y Portuaria depende del Ministerio de Defensa Nacional y está adscrita al Comando de la Armada Nacional. La Dirección General Marítima y Portuaria suprimió a la antigua Colpuertos (ente gubernamental permeado por corrupción, ineficiencia y burocracia) y se puede considerar como el verdadero preámbulo de lo que hoy es la protección de activos portuarios. Así mismo, con la Ley 1 de 1991, que liquidó Colpuertos y creó un sistema de concesiones, se abrió la posibilidad que los inversionistas privados impulsaran la modernización de los puertos.

En este orden de ideas, con la expedición del Decreto Ley 730 de 2004, se reglamenta el Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias, disposición de índole internacional acogida por Colombia en la dinámica mundial para la lucha contra el flagelo del terrorismo y la contaminación de cargas con mercancías prohibidas como el narcotráfico. Es de agregar que, en el ámbito internacional, Colombia ha adherido a un número importante de disposiciones y reglamentos expedidos por la Organización Marítima Internacional, ente regulador de la seguridad internacional de la navegación y seguridad marítima.

El Código de Comercio (Decreto 410 de 1971), en el Libro V, contiene la normatividad sobre la navegación acuática que en el artículo 1429 define las actividades marítimas a todas aquellas que tienen lugar en el mar territorial, sus zonas adyacentes, suelo y subsuelos pertenecientes a la plataforma continental, así como en las costas y puertos del país. Estas actividades están vinculadas a diversos aspectos, incluyendo la navegación de altura, de cabotaje, la pesca y la investigación científica, involucrando tanto buques nacionales como extranjeros. Además, engloban la exploración y extracción de los recursos del mar y la plataforma continental.

Asimismo, este conjunto de actividades marítimas desempeña un papel esencial en la economía y la sostenibilidad de una nación costera como la nuestra. Además, tienen un impacto significativo en la seguridad, la investigación y el aprovechamiento de los recursos marinos, lo que subraya su relevancia tanto a nivel nacional como internacional.

Al mismo tiempo, la norma en comento señala que la autoridad marítima nacional estará constituida por la Dirección de Marina Mercante y sus diferentes dependencias, la cual ejercerá sus funciones y atribuciones en los puertos y el mar territorial en lo relativo a vigilancia, control y cumplimiento de las normas relacionadas con las actividades marítimas.

El Código de Comercio señala también la definición y clasificación de las naves, cuáles son los accesorios de las embarcaciones, los aparejos y utensilios destinados a su servicio e indispensables para su utilización, los documentos de a bordo, los repuestos y las provisiones que constituyan la reserva constante y necesaria de la nave. Igualmente, trata la naturaleza de las naves como una universalidad mueble de hecho, sujeta al régimen de excepción previsto.

A su vez, establece en el artículo 1437 que toda nave matriculada en Colombia es de nacionalidad colombiana y, por tanto, debe enarbolar el pabellón colombiano. Así mismo, las naves marítimas se matricularán en capitania de puerto colombiano y las demás, como lo dispongan los respectivos reglamentos.

Legislación para la protección de activos aeroportuarios

La protección de los activos aeroportuarios en Colombia se remonta a la Ley 105 de 1993, cuando esta suprimió en su artículo 47 las disposiciones sobre transporte aéreo que serían ejercidas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, que a su vez fue segregada del Ministerio de Transporte y se transformó en la que hoy es la Aerocivil.

De igual manera, como signataria de las disposiciones y reglamentaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Colombia ha incorporado, a través de los RAC, en particular con el RAC-160, y de los anexos de la OACI, un sinnúmero de disposiciones relacionadas tanto en la seguridad de operaciones aéreas, como en la seguridad aeroportuaria. También, es importante señalar el Convenio de Chicago de 1944 y el de Tokio de 1963 como referentes actuales de lo que significa la seguridad física de la actividad aeronáutica.

Finalmente, nos referimos al desarrollo tecnológico que trajo la operación de los llamados UAS (Unmanned Aircraft System), o sistema de aeronave no tripulada, término que ha reemplazado los anteriores RPA, UAV y VANT, la cual tuvo finalmente una última disposición de la Aerocivil a través de la Resolución 4201 de 2018 que incorporó al RAC-91 las operaciones de los UAS (drones).

Legislación para la protección de infraestructuras críticas

En el país, las infraestructuras críticas no se hallan concentradas en un ente que regule, controle y dirija el tema, y mucho menos contamos con normatividad que brinde verdadero soporte legal de protección a la infraestructura crítica. Así, encontramos que debido al contexto de conflicto interno armado que ha azotado a Colombia, las infraestructuras críticas que más

han sido objetivo principal de actos terroristas se concentran en el sector energético, el petrolero y el vial. Esto ha generado acciones del Estado de tipo militar, como la creación de los Batallones Especiales Energético y Vial, cuya misión principal se ha centrado en la protección de la infraestructura energética (torres de energía en zonas rurales) e infraestructura vial (corredores viales y puentes).

Después, en 2014, se crearon los Centros de Operaciones Especiales para la Protección de la Infraestructura Crítica y Económica del Estado, que son organizaciones de tipo militar, adscritas al Ejército Nacional y distribuidas a lo largo del país; hoy se cuentan nueve organizaciones de este tipo. Por su parte, en el Congreso de la República hay radicada desde enero de 2019 una iniciativa legislativa “por el cual se crea el Sistema Nacional de Protección de las Infraestructuras Críticas (SNINC)”, recogida en el Proyecto de Ley 245 Senado, pero hasta el momento no habido voluntad política para promulgar una ley de infraestructura crítica en el país

Conclusiones

En síntesis, en la legislación hace falta una norma que reúna todas las disposiciones técnicas de seguridad para la protección de las infraestructuras críticas en Colombia y la prevención de riesgos en la protección de activos vitales.

Es indispensable que el país adopte en su legislación el tema de infraestructura crítica, ya que no hay una norma de obligatorio cumplimiento que recoja de manera clara qué abarca la infraestructura crítica. También, es de suma importancia establecer mecanismos de control centralizados y las responsabilidades en cuanto a seguridad, mantenimiento y conservación, más cuando la infraestructura juega un papel vital para el desarrollo y la economía del país.

También, se concluye cómo la protección de infraestructuras críticas se ha convertido en una prioridad para muchos países en todo el mundo, incluyendo Colombia. Son sistemas y activos esenciales para el funcionamiento de una sociedad y cuya interrupción o destrucción puede tener un impacto significativo en la seguridad nacional, la economía y la salud pública.

A pesar de los esfuerzos del Gobierno colombiano en la protección de infraestructuras críticas, hay desafíos importantes que deben abordarse

para garantizar su seguridad. Uno de los mayores retos es la falta de recursos y capacitación para implementar medidas de seguridad efectivas en todas las infraestructuras críticas, especialmente en lo concerniente al sector petrolero, en el que a menudo se presentan atentados terroristas a los oleoductos, derrames de petróleo, pérdidas económicas y daños al ecosistema. Muchas de estas infraestructuras son propiedad de empresas privadas que no tienen la capacidad financiera para instalar medidas de seguridad sofisticadas.

Para terminar, la protección de infraestructuras críticas es una responsabilidad compartida entre el Gobierno, el sector privado y la sociedad en general. En Colombia, la legislación actual establece el marco para la protección de estas infraestructuras, pero es necesario abordar los desafíos que enfrenta el país para garantizar su seguridad. Es esencial que se asignen recursos adecuados y se brinde capacitación para implementar medidas de seguridad efectivas en todas las infraestructuras críticas. Además, se debe fomentar la conciencia de los riesgos de seguridad entre los propietarios de las infraestructuras críticas y la sociedad en general.

Capítulo 9

Aeronaves remotamente tripuladas: marco normativo y su relación con la seguridad integral

CÓMO CITAR

López Cortes, D. (2023). Aeronaves remotamente tripuladas: marco normativo y su relación con la seguridad integral. En *Perspectiva jurídica de la seguridad para no abogados: Legislación de la seguridad integral* (pp. 185–209). Escuela de Postgrados de la FAC.

Colección Ciencia y Poder Aéreo N.º 22

**PERSPECTIVA JURÍDICA DE LA
SEGURIDAD PARA NO ABOGADOS:
LEGISLACIÓN DE LA SEGURIDAD INTEGRAL**

ISBN: 978-958-52456-6-2

E- ISBN: 978-958-52456-7-9

<https://doi.org/10.18667/9789585245679>

Bogotá, Colombia

Octubre, 2023

La creciente utilización de aeronaves remotamente tripuladas (ART), comúnmente conocidas como drones, ha generado la necesidad de establecer un marco normativo que regule su operación y uso. Este marco no solo tiene como objetivo regular el tráfico aéreo y la seguridad en el espacio aéreo, sino que también está estrechamente relacionado con la seguridad integral en diversos aspectos. A continuación, se exploran las principales conexiones entre el marco normativo de ART y la seguridad integral:

Seguridad aérea y prevención de accidentes: El marco normativo de ART tiene como objetivo garantizar la seguridad en el espacio aéreo, evitando colisiones con aeronaves tripuladas y otros drones. Estas regulaciones buscan prevenir accidentes que puedan poner en riesgo la vida y la integridad tanto de los operadores de drones como de terceros en tierra.

Protección de la privacidad y datos personales: La seguridad integral también incluye la protección de la privacidad y los datos personales de los ciudadanos. El marco normativo de ART establece restricciones sobre la captura de imágenes y la recopilación de datos personales para salvaguardar la privacidad de las personas y evitar el uso indebido de la información obtenida por los drones.

Prevención de actos delictivos y terrorismo: El uso indebido de drones puede representar una amenaza en términos de seguridad, ya que podrían ser utilizados para actividades ilícitas, como el contrabando, el espionaje o incluso el transporte de materiales peligrosos para perpetrar actos terroristas. El marco normativo establece restricciones y controles para prevenir estos riesgos y proteger la seguridad pública.

Protección de infraestructuras críticas: Las infraestructuras críticas como aeropuertos, centrales eléctricas o instalaciones industriales pueden ser vulnerables a posibles ataques con drones. El marco normativo busca establecer zonas de restricción y requerimientos de autorización para volar cerca de estas infraestructuras, garantizando su protección y seguridad.

Respaldo legal y responsabilidad: La existencia de un marco normativo claro brinda un respaldo legal a las acciones y operaciones con drones. Además, establece responsabilidades claras para los operadores y propietarios de drones, lo cual contribuye a la seguridad integral al garantizar que las operaciones se realicen de manera responsable y segura.

Protección ambiental: El uso de drones también puede tener impactos ambientales negativos, como la contaminación acústica y la interferencia

en la fauna y la flora locales. El marco normativo puede incluir medidas para minimizar estos impactos y garantizar una operación sostenible de los drones.

De tal modo, el marco normativo de ART está intrínsecamente relacionado con la seguridad integral en diversos aspectos. Al regular el uso de drones para garantizar la seguridad aérea, la privacidad, prevenir actos delictivos y proteger infraestructuras críticas, se contribuye a la seguridad y el bienestar general de la sociedad. Un marco normativo adecuado proporciona un entorno seguro y confiable para la operación de drones, asegurando que estas tecnologías se utilicen de manera responsable y en beneficio de la sociedad en su conjunto.

La revolución de los drones en los servicios de vigilancia y seguridad privada

En los últimos años, los avances tecnológicos han revolucionado varias industrias, y la seguridad no es una excepción. La utilización de ART o drones se ha convertido en una herramienta clave para mejorar la eficiencia y efectividad en los servicios de vigilancia y seguridad privada. Estos dispositivos, originalmente desarrollados con fines militares y de investigación, han encontrado un amplio campo de aplicación en el ámbito civil, con lo cual han transformado la forma en que se protegen y monitorean los bienes y las personas. En este sentido, la importancia y los usos de los drones en los servicios de vigilancia y seguridad privada son cada vez más notorios.

Importancia de los drones en la seguridad privada

Los drones están diseñados para operar en diversas condiciones y terrenos, lo cual los convierte en una herramienta altamente versátil para cubrir distintas necesidades de seguridad. Desde patrullar grandes áreas hasta acceder a lugares de difícil acceso, los drones pueden adaptarse a múltiples escenarios de seguridad.

Así mismo, los drones equipados con cámaras y sensores avanzados facilitan realizar labores de vigilancia y monitoreo en tiempo real. Esto brinda a los equipos de seguridad una visión completa y actualizada de las situaciones, facilitando la toma de decisiones y la respuesta ante eventos inesperados.

El uso de drones puede ser más económico que las operaciones tradicionales de vigilancia, como la contratación de personal adicional o el uso de helicópteros. A su vez, al emplear drones, se disminuye el riesgo para los agentes de seguridad, especialmente en situaciones peligrosas o de alto riesgo.

Usos de los drones en los servicios de vigilancia y seguridad privada

Los drones pueden patrullar y vigilar grandes áreas, como parques industriales, fincas o instalaciones empresariales, para identificar intrusiones o actividades sospechosas en los límites del perímetro. También, son utilizados en eventos deportivos, conciertos o manifestaciones, pues los drones proporcionan una vista panorámica y una supervisión detallada de grandes multitudes, ayudando a prevenir incidentes y a garantizar la seguridad de los asistentes.

Los drones pueden acceder a áreas remotas o peligrosas donde sería complicado enviar personal de seguridad, como zonas montañosas o de difícil acceso terrestre. Igualmente, en situaciones de emergencia, los drones pueden evaluar con rapidez la magnitud de los daños y las necesidades de asistencia, lo cual permite una respuesta más rápida y efectiva.

En síntesis, la integración de ART en los servicios de vigilancia y seguridad privada ha abierto un abanico de posibilidades para mejorar la protección y el monitoreo de personas y bienes. Su versatilidad, su capacidad de vigilancia en tiempo real y la reducción de costos y riesgos los convierten en una herramienta indispensable para enfrentar los desafíos actuales en materia de seguridad. A medida que la tecnología continúa avanzando, es probable que los drones desempeñen un papel aún más significativo en la industria de la seguridad, garantizando entornos más seguros y eficientes para la sociedad.

Aeronaves remotamente tripuladas

Durante los últimos años, el uso de ART se ha vuelto cada vez más común en diferentes ámbitos, incluyendo el sector de la seguridad. En Colombia, existe una normativa que regula la operación de estas aeronaves en el país,

con el objetivo de garantizar la seguridad y la protección de la ciudadanía. En este apartado, se discutirá la legislación sobre ART en Colombia y su importancia para la seguridad nacional.

La Aerocivil es la entidad que lleva un registro de todo tipo de aeronaves, incluido los ART, genera los reglamentos de aviación y monitorea las actividades aéreas. La reglamentación va alineada con lo que se establece en la RAC-91 en su apéndice 13¹ y en la Resolución 04201 de 2018, en las cuales se amplía la información sobre los tipos de pilotos, sus responsabilidades y limitaciones, y la forma de inscribir los drones y solicitar permisos de vuelos.

La resolución dicta los requisitos y los procedimientos para la operación de estas aeronaves, con el objetivo de garantizar la seguridad aérea, la protección de la privacidad y los derechos fundamentales de las personas. Así mismo, está en la obligación de obtener una autorización por parte de la Aerocivil para la operación de drones.

Además, se establecen las condiciones en las que se pueden utilizar estas aeronaves, como tener un piloto remoto certificado, mantener una distancia mínima de seguridad con personas y objetos, y respetar las zonas de exclusión aérea. La normativa también determina las sanciones aplicables en caso de incumplimiento de las disposiciones establecidas, entre ellas multas y la suspensión o cancelación de la autorización para operar drones.

La normativa sobre ART es importante en la seguridad por varias razones. El uso de drones en la seguridad permite realizar operaciones de vigilancia y monitoreo de áreas específicas de manera más efectiva y eficiente. Por ejemplo, en la seguridad privada los drones se utilizan para monitorear instalaciones y proteger infraestructuras críticas.

Sin embargo, es importante que el uso de drones en la seguridad se realice de manera responsable y respetando los derechos fundamentales

1 En la Resolución 04201 de 2018 (diciembre 27), la Aerocivil ha incorporado la norma RAC-91, que establece varias disposiciones sobre operación de sistemas de aeronaves no tripuladas, enumeradas como apéndice 13, que incluyen medidas frente a la operación, riesgos, mantenimiento, operadores, seguridad operacional, clasificación, notificación de incidentes e inscripción de propietarios. Una de las falencias que se le atribuye es que no supe las necesidades de información cuando se trata de investigar hechos relacionados con estas aeronaves.

de las personas, como la privacidad. La normativa sobre ART en Colombia establece las condiciones y los requisitos para la operación de drones, garantizando la protección de la privacidad y los derechos de las personas. El uso irresponsable de drones puede poner en peligro la seguridad de los vuelos comerciales y civiles, por lo cual la normativa establece zonas de exclusión aérea y otras medidas para garantizar la seguridad en el espacio aéreo.

En el mundo de la seguridad, las ART son herramientas tecnológicas que facilitan las tareas de vigilancia, reconocimiento e inteligencia militar, permitiendo hacer cosas que nadie habría imaginado en seguridad y llegar a lugares nunca explorados. En la Circular 328 AN/190 de 2011 de la OACI, se definen los sistemas UAS como “un conjunto de elementos configurables integrado por una aeronave pilotada a distancia, sus estaciones de piloto remoto conexas, enlaces de mando y control y cualquier otro elemento de sistema que pueda requerirse en cualquier punto durante la operación de vuelo”. Ahora bien, a nivel nacional, la Resolución 04201 de 2018 de la Aerocivil incorpora a la norma RAC-91 unas disposiciones sobre operación de UAS que se enlistan como apéndice 13.

En este orden de ideas, cuando se habla de UAV se está haciendo referencia a drones de uso militar, en el caso de aeronaves civiles el término más utilizado es Aeronaves Remotamente Tripuladas (ART),asimismo, el concepto de UAS se refiere también a UAV, UAS, RPA, VANT y dron, sin importar su principio de vuelo o propulsión, según lo señalado por la Aerocivil (2020). Por otra parte, el RAC-91, en su apéndice 13, establece algunas definiciones para la operación de estos sistemas. Por ejemplo, la aeronave se refiere a cualquier máquina que puede sostenerse en la atmósfera y transportar pesos útiles, según lo establecido por la Aerocivil (2020). Además, el Código de Comercio, en su artículo 1789, define las aeronaves como cualquier aparato capaz de desplazarse en el espacio y transportar personas o cosas.

De igual forma, se abordará el caso de Coelum, una ART para apoyar labores de inteligencia, vigilancia y control, diseñada en Colombia por la Corporación de la Industria Aeronáutica Colombiana para la FAC. Cada uno de estos equipos tiene un peso de 5 kg, son de lanzamiento manual, su vuelo es automático y su recorrido se puede programar por GPS o en un computador. Su ruta se puede cambiar durante el vuelo, con autonomía de vuelo entre 90 y 120 minutos, en comparación con otros aparatos, que solo pueden

hacerlo entre 25 y 30 minutos, con lo cual se mejoran las capacidades operativas de la FAC.

También, Coelum se caracteriza por operar a bajo costo y alcanzar blancos a grandes distancias, con un perfil aerodinámico mínimamente perceptible que lo hace un recurso muy atractivo para las Fuerzas Armadas del país. Así mismo, se puede utilizar para misiones más invasivas en las que se incluyen equipos de guerra electrónica, interferencia de señales, bloqueo de transmisión de datos en vivo y sistemas encriptados.

En el contexto de la protección de la infraestructura crítica, Coelum se convierte en un apoyo estratégico para la seguridad del país, la misionalidad de la seguridad integral y la defensa de bases de la FAC. Además, aporta al desarrollo de importantes misiones focalizadas al cumplimiento de la misión constitucional e institucional, que defiende la soberanía, el espacio aéreo y la integridad territorial.

Coelum opera con arreglo a las normas de la OACI para aeronaves tripuladas, así como toda norma especial y jurídica de seguridad para las operaciones de aeronaves tripuladas y no tripuladas. Así mismo, es necesario contar con un piloto responsable de la operación para la integración de estas aeronaves en el espacio aéreo no segregado y en aeródromos no segregados.

En ningún caso, se puede permitir que la responsabilidad del piloto sea reemplazada por la tecnología, incluso si se utilizan dispositivos de asistencia como el piloto automático. Aunque estos dispositivos pueden ayudar a los pilotos en la realización de sus funciones, la responsabilidad final de la operación siempre recaerá en ellos.

Para Contreras (2014), los UAS son parte de sistemas relativamente nuevos que aún no han sido regularizados por el Derecho Internacional Humanitario y son un desafío para este. No obstante, las aeronaves sin piloto han sido reguladas por el derecho aeronáutico, pero no en el contexto de un conflicto armado, como se ha venido evidenciando en el conflicto entre Rusia y Ucrania que inició en 2022. Todavía más cuando las operaciones con drones tienen la capacidad de traspasar fronteras internacionales de manera casi desapercibida, y estas aeronaves pueden ser controladas a varios kilómetros de distancia. Por su parte, la entidad encargada de regular el uso de los drones a nivel privado en Colombia es la Aerocivil. Por tal razón, todos los registros de licencias y aeronaves se deben hacer con

esta entidad y con ninguna otra autoridad. Actualmente son de uso militar, policial y civil.

Cabe señalar que la OACI publicó el *Manual sobre sistemas de aeronaves pilotadas a distancia 10019 AN/507* (Aerocivil, 2015), el cual está dirigido tanto a autoridades, organizaciones y operadores gubernamentales, como a los privados, con base en los estándares técnicos y las prácticas comunes que aseguran la operación de drones de forma regulada.

En este orden de ideas, es importante destacar que, en términos rigurosos de vuelo y operación, la autoridad de la aviación civil establece la responsabilidad conjunta de cumplir con las normas reguladas por la OACI. Cabe señalar que Colombia es un país miembro de la OACI gracias al Convenio sobre Aviación Internacional de Chicago de 1944 (Aerocivil, 2020).

Ahora bien, el uso de drones militares no armados como Coelum para vigilancia ha tomado gran importancia. Al uso militar de estas aeronaves que pueden atizar armamento le será aplicable la legislación colombiana pertinente al contexto en el que se utilicen, respetando la normatividad interna, el Derecho Internacional Humanitario y los derechos humanos.

En Colombia, la FAC tiene la responsabilidad de ser la aviación de Estado, lo cual se establece en el Código de Comercio, en su artículo 1775, en el que se definen las aeronaves de Estado como aquellas que se utilizan en servicios militares, de aduanas y de policía. Por lo tanto, todas las demás aeronaves se consideran civiles.

En este punto, es importante enfatizar que en el país la reglamentación de drones comerciales es restrictiva en su uso. Los aparatos deben estar registrados en la Aerocivil, la cual cuenta con una base de datos de explotadores de drones inscritos, y se describen el operador y el tipo de dron, el cual no puede circular en las ciudades, ni filmar a las personas sin autorización. Pero hay un inconveniente y es que esa base de datos no controla y regula la totalidad de explotadores de drones del territorio nacional.

Antecedentes normativos

El RAC-91 es una normativa colombiana que regula la operación de aeronaves no tripuladas. Así, la RAC-91 dicta los requisitos y procedimientos para la operación de drones en Colombia, incluyendo los requisitos de certificación y entrenamiento para los pilotos de drones, las zonas permitidas para

vuelos, las alturas máximas permitidas y los procedimientos de emergencia. La RAC-91 también establece las sanciones para los incumplimientos de las normas de operación de drones en Colombia.

A su vez, la RAC-91 fija las multas para los operadores de drones que incumplen las normas y pueden variar en monto dependiendo de la gravedad del incumplimiento. Así mismo, las autoridades de aviación civil en Colombia tienen la facultad de incautar los drones en caso de que el operador incumpla las normas de operación establecidas en la RAC-91; también, puede haber lugar para la suspensión o revocación de la certificación en caso de que se incumplan de manera reiterada las normas de operación.

Es importante destacar que el RAC-91 establece que las sanciones deben ser proporcionales al grado de infracción cometido, y que en caso de que haya infracciones graves que pongan en riesgo la seguridad aérea, se pueden imponer sanciones penales. Por lo tanto, es indispensable que los operadores de drones en Colombia cumplan con las normas de operación establecidas en el RAC-91 para evitar cualquier tipo de sanción.

Ahora bien, en el ámbito de aplicación de las disposiciones que rigen la aeronáutica civil están sometidas a la inspección, vigilancia y reglamentación del Gobierno a través de la Aerocivil y el Código de Comercio. Quedarán sujetas a este régimen aplicable las aeronaves que utilicen espacios sometidos a la soberanía nacional, así como aquellas de matrícula colombiana que se encuentren en espacio no sometido a la soberanía nacional o tengan jurisdicción de otro Estado.

De conformidad con el Código de Comercio, su artículo 1789 señala qué es una aeronave: “[...] todo aparato que maniobre en vuelo, capaz de desplazarse en el espacio y que sea apto para transportar personas o cosas”. Así mismo, establece limitaciones como la prohibición de lanzar objetos y sustancias desde aeronaves en el espacio atmosférico, “salvo caso de fuerza mayor o previo permiso de la autoridad competente” (p. 354), y en cuanto a la libertad de navegación, señala en artículo 1784 que “la navegación aérea es libre en todo el territorio nacional, sin perjuicio de limitaciones establecidas en la ley y disposiciones reglamentarias” (Decreto 410 de 1971, Libro V, p. 353).

A continuación, se transcribirán algunas de las disposiciones establecidas en el Código de Comercio:

Normas que rigen a las aeronaves del Estado. Para las aeronaves de Estado en vuelo o que operen en un aeropuerto civil, rigen las normas sobre tránsito aéreo que determine la autoridad aeronáutica, sin perjuicio de que puedan apartarse de ellas por causa de su actividad específica, en cuyo caso deberán establecerse previamente las medidas de seguridad que sean convenientes [artículo 1786]. (Decreto 410 de1971, Libro V, p. 355).

Verificaciones con fines de seguridad. Por razones de seguridad aérea, la autoridad competente podrá realizar las verificaciones que sean necesarias en los viajeros, tripulaciones, aeronaves y cosas transportadas [artículo 1787]. (Decreto 410 de1971, Libro V, p. 353).

Certificado de navegabilidad. La autoridad aeronáutica establecerá los requisitos técnicos que deban reunir las aeronaves y dictará las normas de operación y mantenimiento de estas. La autoridad aeronáutica expedirá un certificado de navegabilidad, en donde consten las condiciones de operación de la aeronave [artículo 1790]. (Decreto 410 de1971, Libro V, p. 355).

Reglamentación. Corresponde a la autoridad aeronáutica la determinación de las funciones que deben ser cumplidas por el personal aeronáutico, las condiciones y requisitos necesarios para su ejercicio, y la expedición de las licencias respectivas. Ninguna persona podrá ejercer funciones adscritas al personal aeronáutico, si no es titular de la licencia que lo habilite para cumplir tales funciones [artículo 1801] (Decreto 410 de1971, Libro V, p. 356),

De igual modo, el artículo 1800 del Código de Comercio establece la definición de personal aeronáutico, referido a aquellas personas que desempeñan funciones relacionadas directamente con la técnica de la navegación aérea, ya sea a bordo de la aeronave o en tierra. Esto incluye a todos aquellos involucrados en la operación y el mantenimiento de las aeronaves, así como en la gestión del tráfico aéreo y la seguridad de la aviación. Es importante destacar que estas personas deben contar con capacitación y formación adecuadas para garantizar la seguridad y eficiencia en las operaciones aéreas (Decreto 410 de1971, Libro V).

Además, en las definiciones contenidas en los anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y en las normas RAC-1 y RAC-91, los aparatos que operan como parte de sistemas no tripulados son aeronaves, por

lo cual están sujetos a las normas contenidas en la ley y a los reglamentos aeronáuticos de Colombia sobre la materia.

La primera norma que regula a los drones en Colombia es emitida por la Aerocivil, en la Resolución 05545 de 2003, en la cual se reglamenta la utilización de drones para usos deportivos o recreativos, y se hace el requerimiento especial de que para operar aeromodelos se debe estar vinculado a clubes de actividades aéreas deportivas o recreativas.

Adicional a esto, se establecieron límites para la operación de artefactos como, por ejemplo, no volar sobre edificaciones ni sobre aglomeraciones de personas, y tampoco crear un riesgo para las personas o propiedades en la superficie. Así mismo, no volar drones con un peso superior a 25 kg, a menos que se cuente con un seguro de responsabilidad por daños y se informe a la Dirección de Operaciones Aéreas de la Aerocivil; no portar pesos útiles diferentes a los elementos habitualmente requeridos; no volar aeromodelos desde un aeropuerto ni en sus proximidades dentro de un radio de 5 km; no volar drones a una altura superior a 500 pies, ni de modo que se aleje más de 750 metros de distancia del aeromodelista que lo opera.

Por su parte, la Aerocivil es la entidad encargada de regular, administrar, supervisar y controlar el uso del espacio aéreo colombiano, según lo estipulado en el Decreto 260 de 2004 en su artículo 2. Dicha autoridad aeronáutica tiene como función principal garantizar la seguridad y eficiencia en la operación de los servicios aéreos, así como el cumplimiento de las normas y los estándares internacionales en la materia. En ese sentido, la Aerocivil se encarga de regular y coordinar los procedimientos operativos y técnicos relacionados con la navegación aérea y la gestión del espacio aéreo, así como de expedir las licencias y los permisos correspondientes para el personal aeronáutico y las aeronaves que operen en territorio colombiano.

Además, la OACI publicó la Circular 328 de 2011, mediante la cual se incorporan a los sistemas de aeronáutica los UAS como un nuevo componente. La Oaci señala que los países miembros y la industria aeroespacial deben definir e incorporar el uso de los UAS en su normativa interna. Esta circular establece una visión para los UAS y su regulación a nivel internacional.

El propósito de la OACI era proporcionar el marco normativo internacional fundamental, mediante normas y métodos recomendados (SARPS). Dicho marco consiste en un sistema de vigilancia que puede estar constituido

por una serie de tecnologías en las que se emplean diversos sensores emisores de base en tierra y a bordo. De acuerdo con la OACI, están el radar primario de vigilancia, la vigilancia dependiente automática y las tecnologías de multilateración, junto con los sistemas de fusión de datos en el centro de control de tránsito aéreo.

Así mismo, las técnicas que se utilicen dependerán del requisito del proveedor del servicio de tránsito aéreo, de la conveniencia de las tecnologías, de las demandas del entorno, y de la densidad de tránsito. También, se dispone de una serie de procedimientos para los servicios de navegación aérea y de guías para garantizar la operación segura, coordinada y eficiente de los UAS en todo el mundo, de manera equiparable a las operaciones con aeronaves tripuladas. Estos instrumentos son un respaldo importante para asegurar que los UAS sean incorporados en el sistema aeronáutico global de manera segura y eficiente, y en línea con las normas y los estándares internacionales establecidos por la OACI.

Volviendo a la Circular 328 de 2011 de la OACI, se señala que los UAS son aeronaves no tripuladas, integradas por sistemas que utilizan novedades tecnológicas aeroespaciales de última generación y que ofrecen avances que pueden abrir nuevas y mejores aplicaciones comerciales o civiles, así como mejoras de la seguridad operacional y de la eficiencia de toda la aviación civil.

En cuanto, a la integración segura de los UAS en el espacio aéreo no segregado, será una actividad a largo plazo. Muchos participantes interesados contribuirán con su experiencia y conocimientos en tópicos diversos como el otorgamiento de licencias y la calificación médica de la tripulación UAS, las tecnologías para sistemas de detectar y evitar, los espectros de frecuencias (incluyendo su protección respecto a la interferencia no intencional o ilícita), las normas de separación respecto a otras aeronaves y el desarrollo de un marco normativo robusto. Autores como Gupta *et al.* (2013) señalan que las aeronaves que no son operadas por una tripulación, sino que vuelan de manera remota o autónoma, se consideran aeronaves remotamente tripuladas.

La OACI recomendó, el 7 de marzo de 2012, la adopción de la Enmienda 43 del Anexo 2 del reglamento del aire y de la Enmienda 6 del Anexo 7 referente a las marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves. Estas enmiendas se empezaron a aplicar desde el 15 de noviembre de 2012. Fueron

creadas para incorporar estándares y prácticas recomendadas en las aeronaves no tripuladas. Además, se sugirió la aplicación de la Enmienda 13 al Anexo 13.

En otra instancia, en el año 2011, Colombia definió y firmó su ingreso al Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional, y se comprometió a seguir las directrices establecidas para su desarrollo. Estas directrices fueron revisadas y publicadas en 2014, y se invitó a las partes interesadas a participar en la creación de un nuevo marco normativo para el país. Dichas políticas definen tareas generales para las diferentes dependencias de la Aerocivil.

Así mismo, se puede observar que en el país hay una creciente demanda en el uso de aeronaves pilotadas a distancia o RPA (Remotely Piloted Aircraft), aunque todavía existen algunos vacíos legales que deben ser resueltos en cuanto a la evaluación de riesgos para la operación de estas aeronaves. No obstante, se ha visto un interés significativo en su uso, lo cual ha llevado a reuniones entre sectores económicos, agencias gubernamentales y las Fuerzas Militares para discutir su aplicación en diferentes áreas, incluyendo la vigilancia.

Por su parte, la Circular Reglamentaria 002 de 2015 de la Aeronáutica Civil tiene como objetivo proporcionar más información y dar instrucciones para cumplir con los requisitos de aeronavegabilidad y de operaciones, que son necesarios para obtener permisos a fin de realizar operaciones de sistemas de RPA distintos a los de recreación y deporte, de acuerdo con lo establecido en el numeral 4.25.8.2 de los RAC.

Cabe señalar, como se mencionó en párrafos anteriores, que la OACI sugirió en sus lineamientos normativos diferentes elementos generales para evaluar la clasificación de los RPA, según el tipo de operación y el peso máximo de despegue. En Colombia, la Aerocivil ha establecido un límite de clasificación para los RPA de peso máximo de despegue de 25 kg. Por lo tanto, la operación de RPA que exceda este límite está prohibida hasta que se establezcan los requisitos técnicos por parte de la OACI y/o el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional.

De otro lado, la Aerocivil también establece requisitos mínimos de competencia para poder desempeñarse como piloto de drones. Los operadores de UAS deben completar un curso de formación de piloto privado en un centro de instrucción aeronáutico aprobado por la Aerocivil, ya sea en

una universidad nacional o extranjera, que tenga una facultad de ingeniería aeronáutica o aeroespacial y un programa de educación continua para RPA. Estas medidas buscan garantizar que los pilotos de drones tengan la formación y las habilidades necesarias para operar las aeronaves de manera segura y eficiente, así como los conocimientos básicos requeridos en meteorología, tránsito aéreo, aerodinámica, comunicaciones aeronáuticas, sistemas de gestión de seguridad, etc.

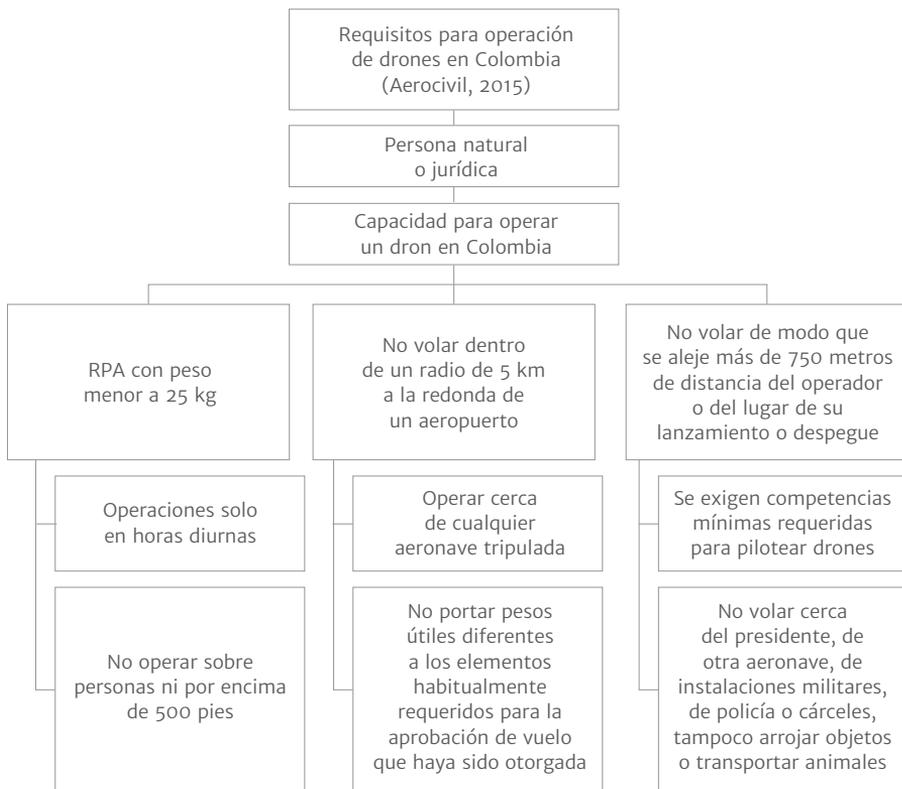


Figura 13. Requisitos para operación de drones en Colombia

Fuente: adaptado de la Circular 002 de 2015, numeral 4.25.8.2 (Aeronáutica Civil).

A pesar de que la legislación vigente para la operación de drones se encuentra ampliamente restringida, con el objetivo de preservar la vida de personas que viajan a bordo de las aeronaves tripuladas, la hoja de ruta establecida por la Aerocivil en Colombia permite visualizar un panorama

alentador para que las empresas puedan empezar a hacer uso de estas aeronaves en sus actividades comerciales, publicitarias y de producción. Además de la oportunidad de incrementar la efectividad y rentabilidad de las organizaciones, se ha demostrado la variedad y diversificación de aplicaciones que tienen los drones para ser usados en cualquier sector de la economía.

Conjuntamente, los drones son usados en servicios de seguridad y vigilancia, publicidad y medios de comunicación, planeación urbanística, arquitectura, ingeniería, agricultura, silvicultura, manejo y control ambiental, recreación, entretenimiento y muchas otras aplicaciones de equipos de innovación empresarial basados en su creatividad. Por ejemplo, en el campo de la construcción.

A su vez, en el sector industrial de las comunicaciones impacta en multitud de sectores al facilitar considerablemente la supervisión y revisión de torres de alta tensión, de telefonía y repetidoras de radio y televisión, plantaciones de paneles solares, aerogeneradores, presas, puentes, viaductos y cualquier otra estructura de gran tamaño cuya supervisión hasta hace poco era bastante complicada.

En efecto, los intereses de las organizaciones son los que determinan cómo el uso de estas aeronaves puede aportar a sus objetivos estratégicos. De hecho, las personas deben entender que el uso irresponsable de los drones puede ocasionar graves accidentes aéreos y afectar vidas humanas. Es por ello que las entidades de control como la Aerocivil mantienen normativas restringidas. Sobre todo, teniendo especial cuidado por la situación de orden público que enfrenta el país, pues este tipo de aeronaves pueden ser usadas con fines terroristas por personas y organizaciones criminales para ejercer actividades ilícitas.

Según investigadores como Rachel Simon (2017), en Colombia se empezaron a utilizar drones para vigilancia y reconocimiento no armados cuando entró a operar el ScanEagle en 2006, y en 2012 se estrenaron los Hermes 450 y 900, utilizados en operaciones conjuntas con Estados Unidos en la lucha contra el narcotráfico. En la actualidad, entra en operación por parte de la FAC la aeronave Coelum.

Sumado a lo anterior, desde la normatividad colombiana decretada en la Resolución 04201 de 2018 (Ministerio de Transporte), en el apéndice 13, se contemplan las reglas generales de vuelo y operación de sistemas de

aeronaves no tripuladas RAC-91, el cual señala que el uso en operaciones de sistemas UAS debe tener una finalidad concreta, bien sea operado por una persona natural o jurídica, de modo que el requisito debe soportarse con capacitación y entrenamiento previo en operación de UAS. Para esto, la Aerocivil estipula la clasificación de manejo de drones para el debido registro de información técnica, control y supervisión de uso en territorio nacional: Clase A para uso recreativo, Clase B para uso comercial, profesional o fin exploratorio, y Clase C para transporte de mercancías y personas. Sin embargo, según autores como Cortés (13 de octubre de 2018), la Aerocivil no cuenta con un registro del total de drones que operan en el país y menos de quiénes se encargan de su uso.

Por su parte, y de manera complementaria, el RAC-91, en su apéndice 13, establece algunas definiciones que vale la pena destacar (Aerocivil 2020):

- Aeronave: Cualquier dispositivo mecánico capaz de mantenerse en vuelo en la atmósfera gracias a la resistencia del aire, y que tiene la capacidad de transportar cargas útiles, como pasajeros o bienes. El artículo 1789 del Código de Comercio la define como “todo aparato que maniobre en vuelo, capaz de desplazarse en el espacio y que sea apto para transportar personas o cosas”.
- Aeronave autónoma: Aeronave no tripulada que no permite la intervención del piloto en la gestión del vuelo.
- Aeronave no tripulada: Aeronave destinada a volar sin piloto a bordo.
- Aeronave pilotada a distancia-RPA: Aeronave no tripulada que es pilotada desde una estación de pilotaje a distancia. Una RPA es una aeronave pilotada por un “piloto remoto”, emplazado en una “estación de piloto remoto” ubicada fuera de la aeronave (es decir, en tierra, en barco, en otra aeronave, en el espacio, etc.). Durante todo su vuelo, el piloto remoto monitorea la aeronave y tiene responsabilidad directa en la conducción segura de la aeronave. Una RPA puede incluir varios tipos de tecnología de piloto automático, pero el piloto remoto puede intervenir en la gestión del vuelo en todo momento.
- Aeronave remotamente tripulada-ART: Aeronave no tripulada de uso exclusivamente militar que se opera a distancia a través de una estación remota. Como característica principal, las ART están diseñadas

para ser recuperadas, pero pueden ser prescindibles. Tienen capacidad para llevar cargas letales o no letales. Pueden ser de ala fija, ala rotatoria o vehículos más ligeros que el aire. También, pueden ser operadas remotamente o de manera autónoma, con capacidad tanto en línea de vista como más allá de ella.

- Explotador UAS: Persona natural o jurídica que opera en calidad de propietario, ya sea por cuenta propia o por interpuesta persona, una aeronave no tripulada, o que se dedica a la explotación de aeronaves no tripuladas.
- Observador UAS: Persona capacitada y competente, designada por el explotador, quien, mediante observación visual de la aeronave no tripulada, ayuda al piloto remoto (operador) en la realización segura del vuelo.

Las definiciones anteriores son útiles y necesarias para el entendimiento normativo, pues no solo aclaran el significado de los términos relacionados con el objeto de estudio, sino que también exponen los usos principales de los UAS, estableciendo las responsabilidades inherentes a su empleo y las restricciones emitidas en pro de mantener una operación segura y legal.

En cuanto al régimen sancionatorio, el RAC-91, en su apéndice 13, lo define bajo la premisa de violación al espacio aéreo, como lo señala también el Código de Comercio, sin perjuicio de la responsabilidad civil, penal o policiva que pudiera derivarse de la actividad realizada. Así mismo, se establece que cualquier operación de UAS en violación de las operaciones previstas en el apéndice 13, o cualquier otra norma del RAC o por fuera de los términos de una autorización concedida cuando se requiera, constituirá infracción sancionable de conformidad con el régimen sancionatorio contenido en el RAC.

Lo anterior significa que la competencia sobre las infracciones a través de la Secretaría de la Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, como autoridad en materia de UAS, establece en la norma una relación con el Código Nacional de Policía y Convivencia, que faculta para suspender o impedir actividades con UAS e incautar el dispositivo cuando se estén infringiendo normas legales y exista inminente amenaza a la seguridad, la convivencia y seguridad ciudadanas (según el artículo 146, numeral 10, y el

artículo 149). Así, se da da la posibilidad de interceptar los UAS mediante uso de contramedidas electrónicas u otros mecanismos que la autoridad considere pertinentes.

Además, un dron cuando no es bien operado puede producir daños a terceros, es decir, afectar personas o bienes, o incluso generar un accidente de tránsito. Es evidente que hay múltiples riesgos derivados de la inexperiencia o capacitación inadecuada en desarrollo de actividades con equipos remotamente tripulados, y un grave problema radica en que no se tiene la posibilidad de identificar al propietario u operador de ese tipo de aeronaves.

Igualmente, las personas naturales o jurídicas interesadas en registrarse como operadores o explotadores de drones legalmente constituidos en el país, de forma profesional, comercial e industrial, deben radicar toda la documentación en las oficinas de la Aerocivil y realizar una inscripción que exige la certificación de la actividad a ejercer. También, se debe registrar qué usos se les dará a los drones y en qué actividades se van a emplear.

Al mismo tiempo, se exige la creación de un manual de operaciones, con la descripción detallada de todos los procedimientos a ejecutar como explotador u operador. La solicitud de inclusión se expide en las oficinas de la Aerocivil, con datos como solicitud de permiso para la primera misión de vuelo, información general y detallada de la empresa (explotadora) y del operador (piloto), y características físicas y de funcionamiento detalladas del equipo que se utilizará en las diferentes actividades.

Conclusiones

La Aerocivil incorporó la norma RAC-91 en la Resolución 04201 de 2018. Esta norma compila en el apéndice 13 varias disposiciones acerca de la operación de sistemas de aeronaves no tripuladas, incluyendo requisitos y procedimientos.

La legislación de la aviación de Estado y las ART en Colombia es de vital importancia para la protección de la seguridad nacional y la promoción del desarrollo tecnológico en el país. La regulación de la aviación de Estado garantiza que las aeronaves del Estado (aquellas del servicio militar, de aduanas y de policía de conformidad con el artículo 1775 del Código de Comercio) sean utilizadas de manera responsable y segura para proteger los intereses del Estado. Por su parte, la regulación de las ART permite su

uso seguro y eficiente en diversas actividades, como la vigilancia, la supervisión y la exploración, entre otras. Además, la regulación de las ART también es importante para evitar el uso inapropiado de estas aeronaves y prevenirlo en actividades delictivas como el espionaje, el tráfico de drogas y la violación de la privacidad.

Es importante destacar que, en el contexto colombiano, se considera como referencia normativa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, también conocido como Convenio de Chicago, pues fue suscrito en la ciudad de Chicago el 7 de diciembre de 1944. Este convenio fue ratificado y aprobado de acuerdo con las normas colombianas, y entró en vigor para Colombia el 30 de noviembre de 1947, después de ser aprobado por el Congreso de la República mediante la Ley 12 de 1947 (23 de octubre).

Es vital señalar lo previsto en el inciso final del artículo 1773 del Código de Comercio: “[...] las aeronaves de Estado solo quedarán sujetas a las disposiciones aeronáuticas contenidas en dicho Código, cuando así se disponga expresamente”. Esto significa que las aeronaves de Estado que operen en aeropuertos civiles deben cumplir con las normas de tráfico aéreo establecidas por la autoridad aeronáutica civil. Sin embargo, si su actividad específica lo requiere, pueden apartarse de estas normas siempre y cuando se establezcan medidas de seguridad previas.

Además, pese a que las aeronaves de Estado no están sujetas a las disposiciones propias de la aviación civil, sino solo excepcionalmente, es necesario mantener una estrecha coordinación entre las actividades de unas y otras, y las entidades que las regulan, con el fin de preservar la seguridad aérea, evitando que la aviación de Estado genere riesgos para la aviación civil y también que la aviación civil cause interferencias indebidas para la aviación de Estado.

De igual modo, la Aerocivil, según el artículo 2 del Decreto 260 de 2004, tiene la responsabilidad de regular, administrar, vigilar y controlar el uso que la aviación civil haga del espacio aéreo colombiano en todo el territorio nacional. Además, es la encargada de coordinar las relaciones entre la aviación civil y la aviación de Estado. Para llevar a cabo estas funciones, la Aerocivil desarrolla políticas, estrategias, planes, programas y proyectos dirigidos a garantizar la seguridad y la soberanía nacional.

En tal sentido, es importante que exista una estandarización y coordinación de procedimientos entre las diferentes fuerzas e instituciones

encargadas de la aviación de Estado. Con este propósito, se requiere que la FAC asuma su papel como coordinadora de conformidad con su misión constitucional y los roles y las misiones que le han sido asignados según su naturaleza.

El Decreto 260 de 2004 también estipula que la Jefatura de Operaciones Aéreas de la FAC tendrá la responsabilidad de actuar como intermediario y coordinador entre la autoridad aeronáutica civil colombiana y la Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado. Esta medida busca establecer una comunicación fluida y efectiva entre las diferentes entidades involucradas en la regulación y el control del espacio aéreo nacional.

Así mismo, el Decreto 260 de 2004 establece en su artículo 5 que una de las funciones de la Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado es la adopción de métodos y procedimientos para estandarizar las actividades aeronáuticas relacionadas con el entrenamiento de tripulantes y técnicos de operaciones, el mantenimiento de aeronaves y los servicios de control del tránsito aéreo. Esto implica la creación de estándares y normas que aseguren la calidad de las actividades de entrenamiento y formación del personal aeronáutico de la aviación de Estado, con el fin de garantizar la seguridad y eficiencia en la ejecución de las operaciones aéreas.

Igualmente, regula las condiciones de aptitud psicofísica e idoneidad aeronáutica del personal de tripulantes, técnicos y controladores aéreos, y establece los requisitos mínimos de aeronavegabilidad y mantenimiento de las aeronaves de Estado, así como las operaciones de vuelo y los tiempos máximos de desempeño de los tripulantes en dichas operaciones. A su vez, determina las condiciones técnicas de los aeródromos militares o policiales, y los servicios de control de tránsito aéreo y conexos en dichos aeródromos y en los espacios aéreos bajo jurisdicción militar.

Al mismo tiempo, la Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado también tiene la función de garantizar que las normas y los estándares adoptados sean cumplidos por la aviación de Estado en relación con las actividades aeronáuticas que desarrollen. Así mismo, se encarga de coordinar las operaciones de la aviación de Estado y establecer relaciones con la aviación civil. Adicionalmente, lidera la investigación de accidentes e incidentes de aviación en los que se vean involucradas aeronaves de Estado.

Otra de sus funciones consiste en liderar el diseño y la implementación de cartas aeronáuticas y procedimientos de aproximación y salida en los

espacios aéreos y aeródromos bajo su jurisdicción. Para ello, es necesario coordinar dichos procedimientos con los de la aviación civil, a fin de garantizar la seguridad de las operaciones aéreas en general. En otras palabras, la autoridad busca asegurar la estandarización y eficiencia en los procedimientos de aproximación y salida de las aeronaves de Estado, y coordinar dichos procedimientos con los de la aviación civil para garantizar un uso seguro y ordenado del espacio aéreo.

En cuanto, a las aeronaves tripuladas (ART), el Reglamento Aeronáutico Colombiano de la Aviación de Estado establece los aspectos generales relacionados con los sistemas aéreos remotamente tripulados de los entes de aviación de Estado, con el fin de optimizar y potencializar la seguridad aérea operacional para contribuir eficientemente con la seguridad nacional, la defensa nacional, y la seguridad y convivencia ciudadana.

De hecho, los sistemas de aeronaves no tripuladas consisten en una aeronave que es controlada a distancia, un equipo de operadores a distancia y varios sistemas complementarios o estaciones asociadas a este tipo de operaciones, que incluyen los enlaces necesarios para el mando, control y cualquier otro componente especificado en el diseño correspondiente.

En cuanto a los criterios generales de operación, cada ente de la aviación de Estado será responsable por la operación de sus sistemas de ART. A tal efecto, deberán realizar las coordinaciones necesarias con el ATS (Gestión de los Servicios de Tránsito Aéreo), de acuerdo con la normatividad vigente, e informar a quien ejerza el control aéreo en el área donde se vaya a operar, con el fin de evitar conflictos de tránsito aéreo y respetar los procedimientos aeronáuticos establecidos.

Así mismo, reglamenta que no volarán en lugares distintos a los especificados dentro de la orden de vuelo y de acuerdo con el plan de vuelo presentado al ATS del lugar donde se lleve a cabo la operación; en espacios aéreos no controlados se seguirán los procedimientos establecidos en el RAC. De igual modo, señala que cualquier cambio en el plan de vuelo estará sujeto a la expedición de una autorización previa por parte de las respectivas autoridades ATS del espacio aéreo donde se están desarrollando operaciones.

Cualquier tipo de emergencia en vuelo que presente el sistema de ART deberá ser reportada al ATS del lugar donde se lleve a cabo la operación, de acuerdo con la normatividad vigente. Igualmente, ningún sistema de ART

volará en una zona prohibida o restringida, cuyos detalles se hayan publicado debidamente, sin la coordinación respectiva con la FAC.

La operación de drones trae consigo riesgos que pueden causar daños antijurídicos a personas (lesiones personales, muerte y violación de la intimidad personal). Adicional a esto, los riesgos pueden generar afectación a bienes, violación de perímetros de seguridad nacional o conflictos. La Circular Regulatoria 003 de 2021 establece, en el numeral 5.4, las reglas generales de vuelo y operación, entre ellas que todas las aeronaves no tripuladas cuenten con una póliza de seguro vigente para responder por eventuales daños y perjuicios a terceros.

Por su parte, la normativa sobre ART en Colombia es importante para garantizar la seguridad en diferentes ámbitos, incluyendo la seguridad privada. Así mismo, establece los requisitos y procedimientos para la operación de drones en el país, garantizando la protección de la privacidad y los derechos de las personas, así como la seguridad aérea. Es importante que los operadores de drones en Colombia conozcan y cumplan con esta normativa para evitar sanciones y garantizar la seguridad

A pesar de que en la actualidad la legislación para la operación de drones se encuentra ampliamente restringida, con el objetivo de preservar la vida de personas que viajan a bordo de las aeronaves tripuladas, la hoja de ruta establecida por la Aerocivil en Colombia permite visualizar un panorama alentador para que las empresas empiecen a hacer uso de estas aeronaves en sus actividades comerciales, publicitarias y de producción.

En cuanto a la oportunidad de incrementar la efectividad y rentabilidad de las organizaciones, se ha demostrado la variedad y diversificación de aplicaciones que tienen los drones para ser usados en cualquier sector de la economía, lo cual incluye muchos riesgos. Por eso, se exigen pólizas que cubran daños y afectaciones a terceros.

De ahí que, de acuerdo con la Circular Regulatoria 003 de 2021 y por exigencia de la Aerocivil, las empresas naturales, jurídicas, privadas y públicas, como es el caso de las Fuerzas Militares, que utilicen drones deben contar con una póliza en la que el asegurado cumpla con toda reglamentación sobre navegación aérea, órdenes y requerimientos de navegabilidad. Esto incluye la obtención y vigencia de toda certificación y/o licencia y/o permiso para volar, expedidos por la autoridad competente, con lo que se garantiza la operación segura del vehículo aéreo no tripulado.

Además, se debe verificar que las ART están en condiciones de volar al comienzo de cada vuelo. Las aseguradoras exigen que todos los libros de registro y otros registros en conexión con el vehículo aéreo no tripulado, que sean requeridos por cualquier regulación oficial vigente a lo largo de toda su vida útil, deben mantenerse actualizados y deben ser entregados a la compañía aseguradora bajo solicitud. Así, el asegurado no debe hacer ninguna admisión de responsabilidad o pago u oferta o promesa sin el consentimiento escrito de la compañía de seguros.

Cabe señalar que las operaciones militares con ART traen consigo riesgos de daños antijurídicos a personas naturales o jurídicas. Un mal manejo de estas aeronaves en acciones militares, de vigilancia, seguimiento, inteligencia, etc., puede provocar lesiones personales, pérdida de vidas y daños materiales, entre otros, lo cual le impone al Estado el deber de indemnizar a las víctimas.

La Constitución Política de 1991 establece que el Estado es responsable por los daños antijurídicos causados por la acción u omisión de sus agentes, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 90. En este sentido, la responsabilidad del Estado se fundamenta en dos postulados principales: primero, que el Estado debe garantizar la protección de los derechos y las libertades de los ciudadanos, lo cual implica que debe responder por los daños que se causen cuando se violen estos derechos; y segundo, que el Estado tiene el deber de controlar las actividades que realiza y prevenir los daños que estas les puedan causar a los ciudadanos.

La Corte Constitucional ha dicho en diferentes sentencias que la fuente de la responsabilidad patrimonial del Estado es un daño que debe ser antijurídico, pero no porque la conducta del autor sea contraria al derecho, sino porque el sujeto que lo sufre no tiene el deber jurídico de soportar el perjuicio, razón por la cual se reputa indemnizable.

En consecuencia, es de suma importancia tener una póliza de seguros tanto para drones militares como civiles. Desde el punto de vista de la responsabilidad civil extracontractual, debe cubrir siniestros ocurridos cuando el vehículo aéreo no tripulado esté siendo utilizado para cualquier propósito, más cuando se están usando en actividades empresariales, como servicios de seguridad, vigilancia privada, publicidad, medios de comunicación, planeación urbanística, arquitectura, ingeniería, agricultura, silvicultura, manejo y control ambiental, recreación, entretenimiento, etc.

De tal manera, las personas deben entender que el uso irresponsable de los drones puede ocasionar graves accidentes aéreos y comprometer vidas humanas. Debido a esto, las entidades de control como la Aeronáutica Civil mantienen una normativa con altas restricciones. Las medidas restrictivas para el uso de drones han surgido, también, para combatir a personas y organizaciones criminales que han hecho uso de estas aeronaves en la ejecución de delitos o actividades terroristas.

No obstante, a pesar de que existe una entidad administrativa de carácter nacional como la Aerocivil, que se encarga de producir la normatividad que regula y controla el uso de ART, el avance normativo de estas tecnologías es muy lento, y no tiene en realidad un verdadero control efectivo en la totalidad del territorio nacional que le permita hacer un seguimiento a los drones que entran al país por las diferentes fronteras y las actividades que se desarrollan con estas aeronaves.

Capítulo 10

La seguridad integral y el derecho aéreo

CÓMO CITAR

López Cortes, D. (2023). La seguridad integral y el derecho aéreo. En *Perspectiva jurídica de la seguridad para no abogados: Legislación de la seguridad integral* (pp. 211-260). Escuela de Postgrados de la FAC.

Colección Ciencia y Poder Aéreo N.º 22

**PERSPECTIVA JURÍDICA DE LA
SEGURIDAD PARA NO ABOGADOS:
LEGISLACIÓN DE LA SEGURIDAD INTEGRAL**

ISBN: 978-958-52456-6-2

E- ISBN: 978-958-52456-7-9

<https://doi.org/10.18667/9789585245679>

Bogotá, Colombia

Octubre, 2023

La seguridad integral y el derecho aéreo están estrechamente relacionados, ya que ambos se centran en garantizar la protección y el bienestar de las personas, los bienes y el entorno en el ámbito de la aviación y la navegación aérea. Por ejemplo, la seguridad integral busca proteger a las personas y los bienes en todos los aspectos de la vida cotidiana, y la aviación no es una excepción. El derecho aéreo establece normas y regulaciones para garantizar la seguridad de la aviación, desde los procedimientos de operación de aeronaves hasta la protección de infraestructuras aeroportuarias y el control del tráfico aéreo. Estas medidas tienen como objetivo prevenir accidentes y actos ilícitos que puedan poner en peligro la vida y la integridad de las personas.

Así mismo, el derecho aéreo también se ocupa de proteger los derechos de los pasajeros y usuarios del transporte aéreo, incluyendo el acceso a información clara sobre los servicios, la compensación en caso de retrasos o cancelaciones de vuelos, y la protección contra prácticas comerciales engañosas. La seguridad integral se relaciona con este aspecto al buscar que los pasajeros viajen en condiciones seguras y con sus derechos protegidos. Además, la seguridad integral abarca la protección de territorios y fronteras, y en el caso del derecho aéreo, se extiende a la protección del espacio aéreo nacional. Esto implica la implementación de medidas de seguridad para evitar intrusiones no autorizadas en el espacio aéreo y prevenir actos de interferencia o agresión en el espacio aéreo soberano.

La seguridad integral también contempla la capacidad de respuesta frente a situaciones de emergencia. En el ámbito del derecho aéreo, se traduce en establecer protocolos y procedimientos para coordinar y gestionar situaciones de emergencia en vuelo, accidentes aéreos y operaciones de búsqueda y rescate. La seguridad integral y el derecho aéreo trabajan en conjunto para garantizar una respuesta rápida y efectiva en caso de contingencias en la aviación.

En cuanto a las infraestructuras aeroportuarias y las instalaciones de navegación aérea, son consideradas infraestructuras críticas. El derecho aéreo establece regulaciones para proteger estas instalaciones de posibles amenazas y actos ilícitos, mientras que la seguridad integral entra en juego al asegurar que estas medidas de protección sean integrales y estén en consonancia con los principios de seguridad global.

En síntesis, la seguridad integral y el derecho aéreo están vinculados en el ámbito de la aviación y la navegación aérea. Ambos se complementan para garantizar la protección de las personas, los bienes y el entorno en el espacio aéreo, y para asegurar que el transporte aéreo se realice de manera segura y eficiente, respetando los derechos y la integridad de usuarios y pasajeros. La cooperación entre la seguridad integral y el derecho aéreo es fundamental para mantener altos estándares de seguridad y bienestar en el ámbito de la aviación civil.

El derecho aéreo y su relación con otras ramas del derecho

El derecho aéreo es un conjunto de normas y regulaciones que buscan garantizar la seguridad y el buen funcionamiento del transporte aéreo. En Colombia, el desarrollo de la industria aérea y el aumento de la demanda de servicios de transporte aéreo han impulsado la implementación de medidas y normativas específicas para regular dicha actividad. El objetivo de este capítulo es hacer un bosquejo muy sucinto de la legislación actual sobre derecho aéreo en Colombia, y de la importancia de su cumplimiento para la seguridad y el desarrollo de la aviación en el país, así como analizar la relación del derecho aeronáutico con otras ramas del derecho, específicamente con el derecho comercial, el derecho laboral y el derecho ambiental.

Es importante señalar, que, en Colombia, el principal organismo encargado de regular el transporte aéreo es la Aerocivil, que se encarga de establecer las normas y regulaciones necesarias para garantizar la seguridad y la eficiencia del transporte aéreo en el país. En este sentido, la Aerocivil ha establecido un marco legal que regula diversos aspectos del transporte aéreo, incluyendo la seguridad, la navegación aérea, la inspección y vigilancia, entre otros.

En este orden de ideas, se abordará el derecho aéreo como rama del derecho que se ocupa de las normas y regulaciones relacionadas con la aviación civil, comercial y militar. En Colombia, esta disciplina tiene un gran desarrollo debido a la importancia de la aviación en la economía y el transporte del país.

Ahora bien, los Estados son soberanos para regular toda la normativa aplicable a su espacio aéreo, así como el comercio internacional y el tráfico de pasajeros han servido de motor para el desarrollo de tratados y convenios

que fijan los marcos internacionales para la navegación aérea internacional. El derecho aéreo se centra en identificar las relaciones jurídicas y técnicas que surgen con motivo de la actividad aeronáutica, el transporte de pasajeros y el comercio, con la aplicación de normas y procedimientos necesarios para la utilización del espacio aéreo por parte de todo tipo de aeronaves.

El derecho aéreo es el conjunto de normas, nacionales e internacionales, que regulan la navegación aérea, el desarrollo y la utilización de infraestructuras, y las relaciones jurídicas que pueden derivar del uso del espacio aéreo. Dada la transversalidad de materias e intereses atraviesan desde el comercio hasta el transporte de pasajeros, el marco legislativo es amplio y está compuesto por principios y normas de ámbito público y privado, tratando de dar respuesta a todas las situaciones derivadas de las relaciones que se producen entre la administración y los ciudadanos de un país, entre distintos Estados y entre particulares.

Para Sequera (2004), el derecho aéreo es un conjunto de normas jurídicas de la actividad humana en el espacio aéreo y espacial; es una de las ramas más nuevas del derecho. Así mismo, su actividad tiene como fuente al derecho civil, con elementos como la seguridad pública, la autoridad del Estado, la responsabilidad en actividades de riesgo y la indemnización por daños comerciales, administrativos, laborales, marítimos y internacionales. Además, las normas aeronáuticas han sido establecidas por los convenios internacionales de derecho público y privado, que la legislación colombiana ha adoptado.

Desde una perspectiva más general, se aborda la relación del derecho aéreo con las diferentes ramas del derecho. Este marco normativo se inicia con su correlación con el derecho internacional público, en lo concerniente al régimen del espacio aéreo nacional y a la soberanía sobre ese espacio, y las relaciones de los Estados entre sí; además de la relación de los Estados con sujetos de personalidad jurídica internacionales de la aviación civil, el derecho de los tratados y las medidas internacionales relativas a la meteorología y el rescate de náufragos o accidentados (Sequera, 2004).

Derecho constitucional y relación con el derecho aéreo

En el caso colombiano, de acuerdo con la Resolución 04201 de 2018, el derecho constitucional se relaciona con el régimen institucional de los

órganos nacionales de la Aerocivil y los derechos privados sobre el espacio aéreo y la soberanía del país. Según lo contempla el artículo 101 de la Constitución Política, son partes del Estado colombiano el suelo, el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva, el espacio aéreo, el segmento de órbita geoestacionaria, y el espacio electromagnético y el espacio donde actúa.

Esta relación entre el derecho aéreo y el derecho constitucional en Colombia se basa en el marco legal y constitucional que rige las actividades de la aviación civil y comercial. El derecho constitucional establece los principios fundamentales y los derechos de los ciudadanos, mientras que el derecho aéreo regula específicamente la aviación y el uso del espacio aéreo. A continuación, se presenta una síntesis de cómo estas dos áreas del derecho interactúan en el caso particular de Colombia.

Constitución Política y derecho aéreo: La Constitución Política de 1991 determina las bases para la organización del Estado y garantiza los derechos fundamentales de los ciudadanos. En el caso de la aviación, el derecho aéreo se enmarca en los límites establecidos por la Constitución y debe respetar los principios y los derechos fundamentales consagrados en ella.

Soberanía y espacio aéreo: La Constitución Política establece que el territorio y el espacio aéreo son parte de la soberanía nacional. En este sentido, el derecho aéreo regula el uso del espacio aéreo por parte de aeronaves nacionales e internacionales, siempre respetando los límites establecidos por la Constitución y las leyes colombianas.

Derechos fundamentales y seguridad aérea: El derecho constitucional garantiza los derechos fundamentales de los ciudadanos, como el derecho a la vida, a la integridad personal y a la seguridad. En el caso del derecho aéreo, se establecen normas y regulaciones para garantizar la seguridad aérea y minimizar los riesgos para los pasajeros y la población en general.

Libertad de movimiento y transporte aéreo: La Constitución Política protege el derecho de los ciudadanos a la libertad de movimiento y a elegir su medio de transporte. En este contexto, el derecho aéreo promueve la libertad de transporte aéreo y el acceso a servicios de aviación para todos los ciudadanos.

Competencia y monopolio: El derecho constitucional garantiza la libre competencia y la prohibición de monopolios en el país. Por su parte, el derecho aéreo en Colombia también se enfoca en la promoción de la competencia

en interior de la industria de la aviación y evita que se generen situaciones de monopolio en el mercado aeronáutico.

Relaciones internacionales y tratados aéreos: La Constitución Política establece que los tratados internacionales deben ser aprobados por el Congreso de la República para que sean válidos en el país. El derecho aéreo regula las relaciones internacionales en materia de aviación y la participación de Colombia en tratados y acuerdos aeronáuticos con otros países.

Protección del medio ambiente y derecho aéreo: La Constitución Política reconoce el derecho a un ambiente sano y equilibrado. En este contexto, el derecho aéreo busca minimizar el impacto ambiental de la aviación y garantizar prácticas sostenibles en la industria.

En suma, la relación entre el derecho aéreo y el derecho constitucional en Colombia establece un marco legal que protege los derechos fundamentales de los ciudadanos, regula el uso del espacio aéreo en concordancia con la soberanía nacional y promueve una aviación segura y sostenible. La interacción entre estas dos áreas del derecho es esencial para garantizar el desarrollo adecuado de la aviación civil y comercial en el país, respetando siempre los principios y valores fundamentales consagrados en la Constitución Política.

Derecho administrativo y relación con el derecho aéreo

La relación entre el derecho aéreo y el derecho administrativo en Colombia se centra en la regulación y el control de la aviación civil y comercial por parte de las autoridades administrativas. El derecho administrativo establece las normas y los principios que rigen la actividad del Estado y sus órganos, y en el caso del derecho aéreo, es la base para la creación y aplicación de las regulaciones y políticas relacionadas con la aviación.

Así las cosas, la relación con el derecho administrativo se establece al regular y controlar la organización del tránsito aéreo nacional y los órganos nacionales, como la Aerocivil. Así mismo, regula y controla la construcción de aeropuertos y aeródromos públicos, y se hace evidente la responsabilidad del Estado colombiano en el manejo de la infraestructura aeronáutica del país. A continuación, se presenta un resumen detallado de cómo estas dos áreas del derecho interactúan en el caso particular de Colombia:

Creación y organización de autoridades aeronáuticas: El derecho administrativo establece la creación y organización de las autoridades aeronáuticas, encargadas de regular la aviación civil y comercial. En Colombia, la entidad encargada de la regulación de la aviación es la Aerocivil. El derecho administrativo define las competencias y funciones de esta entidad, así como su estructura y jerarquía.

Regulación y normativa aeronáutica: El derecho administrativo proporciona el marco legal para la emisión de regulaciones y la normativa aeronáutica. La Aerocivil emite reglamentos y directivas que establecen las normas y los procedimientos para la operación segura y eficiente de las aeronaves, el uso del espacio aéreo, la capacitación del personal y el mantenimiento de aeronaves, entre otros aspectos relacionados con la aviación.

Procedimientos administrativos en la aviación: El derecho administrativo regula los procedimientos administrativos que deben seguirse en la aviación. Esto incluye procesos de licenciamiento para pilotos y personal aeronáutico, concesiones para aerolíneas y empresas de servicios aéreos, y autorizaciones para operar rutas y horarios de vuelo, entre otros.

Supervisión y control: El derecho administrativo otorga a la Aerocivil la facultad de supervisar y controlar las operaciones de la aviación civil y comercial, incluyendo la inspección de aeronaves, la verificación del cumplimiento de normativas y la imposición de sanciones en caso de incumplimiento.

Responsabilidad administrativa: El derecho administrativo establece la responsabilidad administrativa de las aerolíneas, los pilotos, los tripulantes y otros actores de la industria de la aviación. La Aerocivil puede imponer sanciones administrativas en caso de incumplimiento de las regulaciones aeronáuticas, como multas, suspensiones o revocación de licencias y autorizaciones.

Contratos administrativos en la aviación: El derecho administrativo también aborda los contratos administrativos en la aviación. Esto incluye contratos de concesión de servicios aeroportuarios, acuerdos de navegación aérea y contratos de arrendamiento de instalaciones aeronáuticas, entre otros.

Arbitraje y solución de controversias: El derecho administrativo regula los mecanismos de solución de controversias en la aviación. En caso de conflictos entre las autoridades aeronáuticas y los actores de la industria,

se pueden utilizar procedimientos de arbitraje y otros mecanismos administrativos para resolver las disputas.

En resumen, la relación entre el derecho aéreo y el derecho administrativo en Colombia es crucial para garantizar la seguridad, la eficiencia y la legalidad de la aviación civil y comercial en el país. El derecho administrativo proporciona el marco legal y organizacional para que las autoridades aeronáuticas regulen y controlen la industria de la aviación, y para que los actores involucrados cumplan con las normas y los procedimientos establecidos.

Derecho aéreo y su relación con el derecho civil

El derecho aéreo y el derecho civil son dos ramas fundamentales del sistema legal colombiano, y su intersección es de vital importancia para regular todos los aspectos relacionados con la aviación civil y el uso del espacio aéreo en el país. Mientras que el derecho aéreo se centra específicamente en la regulación de la aviación y las actividades aeronáuticas, el derecho civil establece los principios y las normas generales que rigen las relaciones entre personas y sus bienes. En este apartado, analizaremos la estrecha relación entre ambas disciplinas legales y cómo se complementan para garantizar un entorno seguro y justo en el ámbito aéreo.

La relación entre el derecho aéreo y el derecho civil se establece en el ámbito de la responsabilidad civil por daños causados por aeronaves. El derecho civil proporciona los principios fundamentales que rigen la responsabilidad por daños a terceros y la compensación por los perjuicios sufridos. En el contexto de la aviación, el derecho aéreo incorpora y adapta estos principios a las particularidades del transporte aéreo y los accidentes relacionados con aeronaves.

Ahora bien, en el marco de la responsabilidad civil, el derecho aéreo se aplica en situaciones como accidentes aéreos, colisiones, daños a terceros en tierra o en otras aeronaves, y cualquier otro incidente que genere responsabilidad para los operadores o propietarios de aeronaves. En estos casos, las normas del derecho aéreo se combinan con los principios del derecho civil para determinar la responsabilidad de las partes involucradas y establecer las indemnizaciones correspondientes a las víctimas o los afectados.

Así mismo, en Colombia la regulación de la aviación civil se encuentra principalmente en el Libro V del Código de Comercio, que aborda el tema

del transporte aéreo. Este título incorpora los principios del derecho civil en relación con la responsabilidad civil y la indemnización por daños a terceros. Además, existen varias normativas, decretos y reglamentos expedidos por la Aerocivil, entidad encargada de supervisar y regular la aviación civil en el país.

En suma, la relación entre el derecho aéreo y el derecho civil en Colombia es vital para garantizar la seguridad y el orden en el espacio aéreo, y para proteger los derechos de las personas afectadas por actividades aeronáuticas. La combinación de principios y normas de ambas disciplinas legales permite abordar de manera integral las complejas cuestiones jurídicas que surgen en el ámbito de la aviación civil. Es a través de esta relación que se busca promover la eficiencia, la responsabilidad y la equidad en todas las actividades relacionadas con la aviación en el país.

Derecho aéreo y su relación con el derecho penal

El derecho aéreo y el derecho penal están relacionados en varios aspectos, y su interacción se hace más evidente en el contexto de la aviación civil y la seguridad aérea. En el caso particular de Colombia, la regulación y aplicación del derecho aéreo y el derecho penal están contempladas en diferentes leyes y normativas. Las conductas delictivas que afecten el transporte aéreo se rigen por el derecho penal (Ley 599 de 2000, Código Penal).

Dentro del derecho penal colombiano, existen disposiciones específicas relacionadas con la aviación y los delitos cometidos en el contexto aéreo. Algunos de los más comunes son los siguientes:

- a. Piratería aérea: El secuestro o toma de control de una aeronave por parte de terceros con intenciones criminales.
- b. Contrabando y tráfico ilícito de sustancias: La importación, exportación, transporte o posesión de sustancias prohibidas a través de aeronaves.
- c. Transporte de armas y explosivos: El transporte no autorizado de armas de fuego o explosivos en aeronaves.
- d. Daño o destrucción de aeronaves: Cualquier acción que resulte en daño o destrucción de una aeronave, ya sea en vuelo o en tierra.

- e. Intrusión en el espacio aéreo restringido: Ingresar o volar en áreas restringidas sin la debida autorización.

Así las cosas, la responsabilidad penal por delitos aéreos recae en las personas que cometan estos actos ilícitos, y pueden ser tanto pasajeros y tripulantes de la aeronave, como terceros externos. Además, las aerolíneas también pueden enfrentar responsabilidad penal si se demuestra negligencia en el cumplimiento de las normas de seguridad.

En cuanto a la cooperación internacional, Colombia, al igual que otros países, también participa en tratados y acuerdos internacionales relacionados con la aviación civil y penal. Esto incluye acuerdos de extradición para perseguir y juzgar a individuos que cometan delitos aéreos en otros países.

Derecho comercial y su relación con el derecho aéreo

La relación entre el derecho aéreo y el derecho comercial en Colombia está estrechamente vinculada al desarrollo de la aviación civil y comercial en el país, ya que el transporte aéreo es una actividad comercial y económica muy importante. El derecho aéreo regula las actividades relacionadas con la aviación y el uso del espacio aéreo, mientras que el derecho comercial abarca las normas y regulaciones relacionadas con las actividades empresariales y comerciales (gestión de las aerolíneas, contratos de transporte aéreo, contratos de utilización de aeronaves, etc.).

Igualmente, el derecho aeronáutico colombiano regula el funcionamiento de las aerolíneas, las tarifas aéreas, los seguros y la responsabilidad de las aerolíneas. También, establece los requisitos que deben cumplir los pilotos y el personal de tierra para la operación de aeronaves.

Así mismo, el derecho aeronáutico colombiano tiene una estrecha relación con el derecho comercial internacional. Colombia es parte del Convenio de Chicago de 1944, que establece las normas para la aviación civil internacional, incluyendo la regulación de las aerolíneas y los aeropuertos. El país también es miembro de la OACI, que se encarga de desarrollar y coordinar las normas y políticas para la aviación civil internacional. A continuación, se presenta un resumen de cómo estas dos áreas del derecho interactúan en el caso particular de Colombia.

Regulación de aerolíneas y empresas aéreas: En Colombia, el derecho aéreo establece las normas y los requisitos para la creación, la operación y el funcionamiento de aerolíneas y otras empresas aéreas. Para operar comercialmente, una aerolínea debe cumplir con una serie de regulaciones y obtener las licencias y los permisos pertinentes de la Aerocivil. Estas regulaciones incluyen aspectos de seguridad, mantenimiento de aeronaves, capacitación de tripulación y seguro de responsabilidad civil, entre otros.

Contratos y acuerdos comerciales en la aviación: El derecho comercial es esencial en la aviación, ya que regula los contratos y acuerdos entre aerolíneas, proveedores de servicios aeronáuticos, agencias de viajes, arrendadores de aeronaves y otros actores comerciales en la industria de la aviación. Estos contratos pueden incluir acuerdos de arrendamiento de aeronaves, acuerdos de código compartido, contratos de servicios de *catering* y contratos de servicios de mantenimiento, entre otros.

Responsabilidad en la aviación comercial: El derecho comercial también aborda cuestiones de responsabilidad en la aviación civil, incluyendo la responsabilidad de las aerolíneas por daños a pasajeros, pérdidas o daños de equipaje, y otros incidentes que puedan ocurrir durante el vuelo o en los aeropuertos.

Derechos de los pasajeros y protección al consumidor: El derecho aéreo y el derecho comercial trabajan en conjunto para proteger los derechos de los pasajeros en la aviación comercial. Esto incluye aspectos como el derecho a la compensación en caso de vuelos cancelados o retrasados, el derecho a la asistencia durante las esperas prolongadas y la protección del consumidor en general en el ámbito de los servicios de transporte aéreo.

Regulación de tarifas y competencia: El derecho comercial también juega un papel importante en la regulación de las tarifas y la competencia en la industria de la aviación colombiana. Las autoridades de competencia y reguladoras trabajan para asegurar que exista una competencia justa y equitativa entre las aerolíneas y que los precios de los servicios de transporte aéreo sean razonables y transparentes.

En resumen, la relación entre el derecho aéreo y el derecho comercial en Colombia es esencial para el correcto funcionamiento de la aviación civil y comercial en el país. Ambas áreas del derecho trabajan en conjunto para garantizar la seguridad, eficiencia y protección de los derechos de los pasajeros y consumidores en el ámbito de la aviación.

El derecho aéreo y su relación con el derecho laboral

El derecho aeronáutico colombiano también está relacionado con el derecho laboral, ya que regula las relaciones entre los empleados y los empleadores en el sector de la aviación. El derecho laboral establece las condiciones de trabajo y las relaciones laborales de los trabajadores de la aviación, incluyendo los pilotos, el personal de cabina, el personal de tierra y los técnicos de mantenimiento.

Así mismo, el derecho laboral aeronáutico colombiano establece los requisitos de formación y capacitación para los trabajadores de la aviación, incluyendo la certificación y licencia de los pilotos. Además, el derecho laboral regula los procesos de contratación, ascenso, despido y la negociación colectiva en el sector aeronáutico. A continuación, se presenta un resumen de cómo estas dos áreas del derecho se relacionan.

Legislación laboral aplicable a la aviación: El derecho laboral en Colombia, al igual que en otros países, establece las normas y regulaciones relacionadas con las relaciones laborales entre empleadores y trabajadores. En el caso de la industria de la aviación, estas normas se aplican a empleados de aerolíneas, pilotos, tripulación de cabina, personal de tierra y otros trabajadores relacionados con la operación aérea.

Condiciones de trabajo y contratos laborales: El derecho laboral en Colombia protege los derechos de los trabajadores en cuanto a sus condiciones de trabajo, incluyendo aspectos como jornada laboral, horas de vuelo permitidas, descansos, licencias, vacaciones, salario mínimo, prestaciones sociales y seguridad en el trabajo. Las aerolíneas y otras empresas relacionadas deben cumplir con estas regulaciones y asegurarse de que sus empleados trabajen en condiciones justas y seguras.

Sindicatos y negociación colectiva: El derecho laboral en Colombia también garantiza el derecho de los trabajadores a la sindicalización y a la negociación colectiva. Los trabajadores de la industria de la aviación tienen el derecho de unirse a sindicatos para proteger sus intereses laborales y negociar con los empleadores en busca de mejores condiciones de trabajo y beneficios laborales.

Seguridad en el trabajo y salud ocupacional: El derecho laboral y el derecho aéreo se entrelazan en cuanto a la seguridad en el trabajo y la salud

ocupacional. La aviación es una industria de alto riesgo, por lo cual se deben establecer normas y protocolos para garantizar que los trabajadores estén protegidos y cuenten con las condiciones de seguridad adecuadas para cumplir con sus funciones.

Capacitación y certificaciones laborales: La industria de la aviación exige que su personal tenga capacitación especializada y certificaciones específicas. El derecho laboral en Colombia establece los requisitos para la formación y certificación de pilotos, tripulantes de cabina y personal técnico y de mantenimiento.

Despidos y derechos de los trabajadores: En caso de despidos o terminación de contratos laborales, el derecho laboral establece los procedimientos que deben seguirse para garantizar que los trabajadores sean tratados de manera justa y equitativa. Es importante destacar que la interacción entre el derecho aéreo y el derecho laboral en Colombia busca proteger los derechos y la seguridad de los trabajadores de la industria de la aviación, así como garantizar la operación segura y eficiente de las aerolíneas y empresas relacionadas. Siempre es esencial que los empleadores cumplan con las regulaciones laborales y que los trabajadores estén informados sobre sus derechos laborales y busquen asesoría legal cuando sea necesario.

El derecho aéreo y su relación con el derecho ambiental

El derecho aéreo colombiano también está relacionado con el derecho ambiental, ya que la aviación tiene un impacto significativo en el medio ambiente. El derecho ambiental regula los efectos de la aviación en el medio ambiente, incluyendo la emisión de gases contaminantes y la contaminación acústica. Además, el derecho aeronáutico colombiano establece las regulaciones y las normas para la reducción de emisiones de gases contaminantes, así como la reducción de emisiones de dióxido de carbono y otros gases de efecto invernadero. También, el derecho ambiental regula el uso del espacio aéreo y el impacto de la aviación en las zonas naturales protegidas.

La Ley 1931 de 2018 establece un marco de principios, normas y prohibiciones para la conservación, la protección y el uso sostenible de los recursos

naturales. A su vez, ordena que cualquier proyecto o actividad que cause daños potenciales al medio ambiente debe obtener previamente una licencia ambiental. A continuación, se presenta un resumen detallado de cómo estas dos áreas del derecho interactúan en el caso particular de Colombia.

Regulación ambiental en la aviación: El derecho ambiental colombiano establece las normas y regulaciones para proteger el medio ambiente y los recursos naturales del país. En el caso de la aviación, esto incluye medidas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, el ruido de las aeronaves, la contaminación atmosférica y la gestión adecuada de los desechos aéreos.

Regulación de emisiones y contaminación atmosférica: El derecho ambiental en Colombia establece normas para regular las emisiones de gases y contaminantes provenientes de la aviación, como el dióxido de carbono, el óxido de nitrógeno, el monóxido de carbono y las partículas finas. La autoridad ambiental en Colombia, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y la Aerocivil trabajan para implementar medidas que reduzcan el impacto ambiental de las operaciones aéreas.

Eficiencia energética y tecnología aeronáutica: El derecho aéreo y el derecho ambiental en Colombia promueven el uso de tecnologías y prácticas más eficientes desde el punto de vista energético en la aviación. Esto incluye la incentivación del uso de aviones más modernos y menos contaminantes, así como la implementación de sistemas de gestión de tráfico aéreo más eficientes para reducir el consumo de combustible y las emisiones de dióxido de carbono.

Protección de áreas naturales sensibles: El derecho ambiental en Colombia también se enfoca en la protección de áreas naturales sensibles, como parques nacionales y reservas naturales, que pueden verse afectadas por el ruido y las operaciones aéreas. Se establecen restricciones y procedimientos específicos para garantizar que los vuelos no afecten negativamente estos espacios protegidos.

Evaluación de impacto ambiental y planificación de infraestructuras: El derecho aéreo y el derecho ambiental en Colombia requieren que se realicen evaluaciones de impacto ambiental antes de la construcción o expansión de infraestructuras aeroportuarias. Estas evaluaciones buscan identificar y mitigar posibles impactos negativos en el entorno natural y social circundante.

Protección de la biodiversidad y especies en peligro: El derecho ambiental en Colombia se encarga de proteger la biodiversidad y las especies en peligro que puedan verse afectadas por las operaciones aéreas. Esto incluye la protección de aves migratorias y especies endémicas, así como el establecimiento de corredores aéreos para evitar colisiones con la fauna silvestre.

Responsabilidad ambiental y sanciones: El derecho ambiental en Colombia establece responsabilidades y sanciones para las aerolíneas y otras empresas relacionadas con la aviación que no cumplan con las normativas ambientales. Esto puede incluir multas, restricciones operativas e incluso la suspensión de actividades en casos graves de contaminación o daño ambiental.

En resumen, la relación entre el derecho aéreo y el derecho ambiental en Colombia busca proteger el medio ambiente y promover prácticas sostenibles en la industria de la aviación. La regulación y el cumplimiento de las normativas ambientales son fundamentales para garantizar un equilibrio entre el desarrollo de la aviación y la conservación del entorno natural en el país.

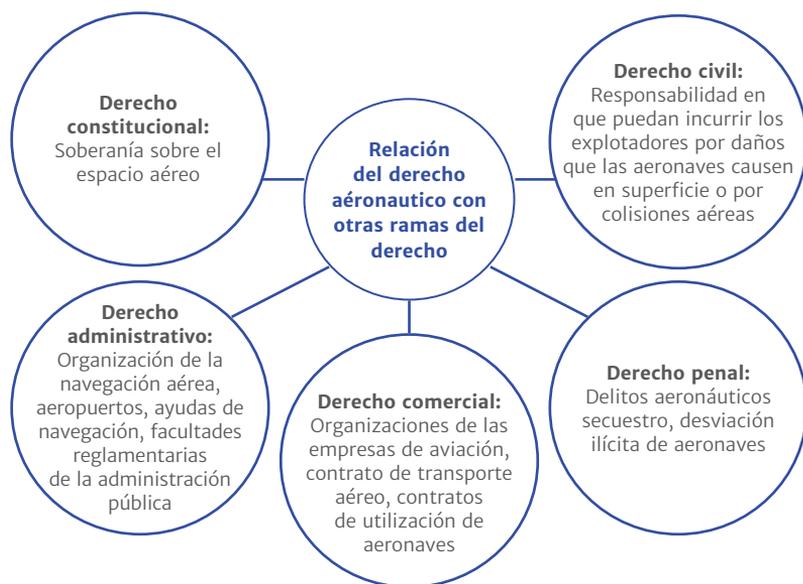


Figura 14. Relación del derecho aeronáutico con otras ramas del derecho

Fuente: elaborado a partir de información tomada de Vásquez (2008).

El desarrollo de la aviación en el siglo XXI ha estado marcado por constantes avances tecnológicos, lo cual hace que el derecho aéreo se vea en la necesidad de actualizarse con cierta periodicidad y modificar la normatividad en el campo de la ingeniería aeronáutica, el comercio y la seguridad en el transporte de pasajeros. En el caso colombiano, se ajusta a la Constitución Política de 1991 y a la normatividad interna.

En este orden de ideas, en cuanto a las fuentes del derecho aéreo, se destacan los tratados internacionales y las instituciones creadas, en particular la OACI, que es una agencia de la ONU creada por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

El servicio de transporte aéreo internacional y la relación con el derecho aéreo colombiano

De conformidad con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, aprobado por medio de la Ley 12 de 1947, Colombia es un miembro de la OACI, lo cual implica la obligación de cumplir con lo estipulado en dicho convenio y en las normas incluidas en sus anexos. Este convenio constituye la base jurídica principal de la política aérea a nivel global, debido a que la gran mayoría de los países del mundo están vinculados a él.

El Convenio de Chicago establece en su artículo 37 la obligación de los Estados miembros de colaborar entre sí para lograr la máxima uniformidad en sus regulaciones, normas, procedimientos y organizaciones relacionados con la prestación de servicios de información aeronáutica. Para lograr este objetivo, la OACI adopta y actualiza regularmente normas y métodos internacionales recomendados, que se encuentran detallados en los anexos al convenio, en particular el Anexo 15. Colombia, como miembro de la OACI, está comprometida a cumplir con estas normas y métodos recomendados para garantizar la seguridad y eficiencia de la aviación civil.

El Convenio de Chicago es un tratado que lograron construir varios países que ya contaban con aviación o estaban en vías de desarrollo aeronáutico. Consta de 96 artículos divididos en cuatro partes y diecinueve anexos, en los que trata temas referidos a la navegación aérea, la OACI y el transporte aéreo, entre otros. Sus objetivos son preservar la seguridad general y promover la cooperación entre las naciones, ya que estas podrían

verse amenazadas por un desarrollo descontrolado de la aviación civil internacional. El protocolo correspondiente establece los principios a los cuales los Gobiernos signatarios deben adherirse, con el propósito de promover el desarrollo de la aviación civil internacional en un marco ordenado y justo que permita la igualdad de oportunidades en la prestación de servicios de transporte aéreo internacional.

Como antecedente, el Convenio de Chicago se llevó a cabo con el fin de actualizar y mejorar las normas de aviación civil establecidas en el Convenio de París de 1919. El convenio estableció la creación de un organismo permanente que continuaría con la labor de la Organización Provisional de Aviación Civil Internacional, llamado OACI, que fue ratificado por los Estados miembros en 1947. De tal manera, se buscó consolidar un marco normativo que permitiera el desarrollo ordenado de la aviación civil internacional y garantizara la igualdad de oportunidades en los servicios de transporte aéreo. Por su parte, el Convenio de Chicago de 1944 constituye la base jurídica principal de la política aérea global.

De acuerdo con Márquez (2022), inicialmente se trataron asuntos concernientes a adoptar las normas jurídicas existentes en torno al desarrollo de la aviación y la regulación de los derechos comerciales en el transporte aéreo. Así mismo, se buscó establecer y dotar a un organismo internacional con amplias facultades y poderes, que velase por el normal desarrollo del transporte aéreo internacional y por el mantenimiento de la regulación jurídica adecuada a los adelantos técnicos de la aviación.

Además, el Convenio de Chicago de 1944 introdujo los elementos básicos de la organización civil, su estructura normativa que se refiere al campo técnico y los derechos políticos de los Estados; igualmente, incentivó el acelerado desarrollo del transporte aéreo regular internacional. Según Folchi y Cosentino (1977), la OACI es una entidad especializada de la ONU creada en 1944 por los Estados para supervisar y asegurar la aplicación del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

En consecuencia, la OACI, sus Estados miembros y los grupos de la industria trabajan juntos para llegar a un acuerdo sobre las normas y los métodos recomendados para la aviación civil internacional, y sobre las políticas que permiten al sector de la aviación civil ser seguro, eficiente y protegido en sus operaciones, sostenible en su economía y ambientalmente responsable. Los Estados miembros utilizan estas políticas y normas para

garantizar que sus operaciones y regulaciones nacionales de aviación civil se ajusten a las normas internacionales, con lo cual permiten una operación segura y confiable en la red más grande de aviación mundial.

Para Márquez (2003), antes de que se firmara el Convenio de Chicago de 1944, que dio origen a la OACI, existió el Convenio de París de 1919, que había creado la Comisión Internacional de Navegación Aérea. Con la Segunda Guerra Mundial, este convenio perdió su vigencia y al término de la guerra, Estados Unidos convocó a 54 países (entre ellos Colombia) para desarrollar un nuevo convenio, en un intento de propiciar la aviación civil internacional y el uso del espacio aéreo con fines pacíficos.

Así mismo, el convenio fue aprobado por 52 países, el 7 de diciembre de 1944, dando lugar a la Organización Provisional de Aviación Civil Internacional, que funcionó así hasta cuando el convenio, tras haber alcanzado suficientes ratificaciones, entró en vigor en 1947 y abrió paso a la OACI.

Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil es un organismo internacional de carácter consultivo, cuyas conclusiones, recomendaciones y resoluciones estarán sujetas a la aprobación de cada uno de los Estados miembros.

Así las cosas, la comisión cumple un rol destacado en Latinoamérica al generar un espacio de discusión de asuntos técnicos, jurídicos y políticos de aviación civil, donde prima la filosofía del consenso, con respeto a la soberanía de los distintos Estados. Tiene como objetivo proveer a las autoridades de aviación civil regionales una estructura adecuada dentro de la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil.

Según Márquez (2003), se destaca que entre los países miembros están: Colombia, Argentina, Aruba, Belice, Bolivia, Brasil, Chile, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, República Dominicana, Uruguay, Venezuela y Perú (donde se encuentra la sede).

Como estructura, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil tiene una Asamblea conformada por los representantes de los Estados miembros y celebrará reuniones ordinarias al menos una vez cada dos años. También, cuenta con un Comité Ejecutivo (el presidente y los vicepresidentes electos

por la Asamblea), que administrará, coordinará y dirigirá el programa de trabajo establecido por la Asamblea y podrá formar comités y grupos de trabajo de expertos. Así mismo, tiene una Secretaría que será organizada por el Comité Ejecutivo de acuerdo con las normas e instrucciones dadas por la Asamblea.

Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional

El objetivo de esta organización, como lo señala Márquez (2003), es establecer y operar un sistema regional para la vigilancia de la seguridad operacional en el continente americano. Está integrado por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela. A su vez, cuenta con el soporte técnico, logístico y administrativo de conformidad con las disposiciones relativas a la seguridad operacional del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus anexos, compatible con el Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad (Universal Safety Oversight Audit Programme–USOAP) de la OACI.



Figura 15. Organismos rectores de la aviación a nivel nacional e internacional

Ministerio de Transporte

Según lo estipulado en la Constitución Política de 1991, la Ley 489 de 1998, la Ley 790 de 2002 y otras normas actuales, los ministerios son organismos

principales de la Administración Pública nacional, junto con la Presidencia de la República y los Departamentos Administrativos, y forman parte del sector central de la rama ejecutiva del poder público.

En particular, el Ministerio de Transporte, como se establece en el Decreto 087 de 2011, es el organismo del Gobierno nacional responsable de crear y adoptar políticas, planes, programas, proyectos y regulaciones económicas para el transporte, el tránsito y la infraestructura en todos los modos de transporte del país (carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo). Este ministerio está compuesto por la oficina ministerial, el Invías, la ANI, la Aerocivil, la Superintendencia de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil)

La aviación en Colombia tiene un componente histórico que inicia en 1919, cuando se crearon las dos primeras empresas de aviación comercial: la Compañía Colombiana de Navegación Aérea y la Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos (que hoy subsiste como Avianca). Debido a ello, el Estado tuvo la necesidad de crear un organismo para controlar la aviación civil. Es importante destacar que la aviación militar surgió también en 1919, dependiente del Ministerio de Guerra de la época.

Así mismo, la Ley 126 de 1919 le otorgó al Gobierno nacional la autoridad para regular todo lo relacionado con la aeronavegación. Después, se creó una Comisión Técnica de Aviación para asesorar al Ministerio de Industria, en el que se encontraba la Aviación Civil. Esta comisión trasladó el conocimiento de los problemas de aviación al Ministerio de Guerra, donde se estableció una Dirección de Aviación Civil. Con la creación de la Ley 89 de 1938, se centralizó el control de la aviación en la Dirección General de la Aeronáutica Civil, encargada de los servicios de aeródromos, rutas aéreas, radiocomunicaciones aeronáuticas, meteorología y vigilancia de personas, materiales e instalaciones destinados a la navegación aérea.

Sin embargo, solo con la Ley 105 de 1993 se organizó el sector y se estableció el Sistema Nacional de Transporte, que incluyó la creación de la Aerocivil, adscrita al Ministerio de Transporte, como órgano rector de la política

y ejecución de las funciones relativas al transporte aéreo. Además, la Aerocivil es el resultado de la fusión del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil y el Fondo Aeronáutico Nacional, tal como lo dispone el artículo 67 del Decreto 2171 de 1992. Además, mediante el Decreto 260 de 2004, modificado por el Decreto 823 de 2017, la entidad fue reestructurada, y de nuevo mediante el Decreto 1294 de 2021, que determinó su estructura actual.

Naturaleza jurídica de la Aerocivil: Es una entidad con capacidad legal, independencia administrativa, y patrimonio propio y autónomo. Como entidad técnica y especializada, está vinculada al Ministerio de Transporte, tiene su sede principal en Bogotá y podrá contar con sedes desconcentradas en otras regiones del país.

Objetivo y competencia: Tiene como misión principal garantizar el desarrollo de la aviación civil y de la administración del espacio aéreo de Colombia en condiciones de seguridad y eficiencia. En este sentido, busca asegurar la concordancia con las políticas, los planes y los programas gubernamentales en materia económico-social y de relaciones internacionales, a fin de promover el crecimiento del transporte aéreo en el país.

Para cumplir con su misión, la Aerocivil tiene a cargo varias funciones y competencias relacionadas con la regulación, la supervisión y el control de la aviación civil en Colombia. Entre ellas se incluyen la promoción y el desarrollo de la aviación civil, la gestión de la seguridad y la vigilancia de los servicios de navegación aérea, la planificación y el desarrollo de infraestructura aeronáutica, la regulación y el control de los servicios aéreos, y la investigación de accidentes e incidentes aéreos.

Como se señaló antes, la Aerocivil es la autoridad aeronáutica civil en Colombia y se encarga de regular, certificar, vigilar y controlar todo lo relacionado con la aviación civil en todo el territorio nacional. Su principal responsabilidad es garantizar la seguridad y la eficiencia del desarrollo de la aviación civil y la administración del espacio aéreo, en concordancia con las políticas gubernamentales y los programas económicos y sociales. Para ello, su tarea es supervisar y controlar a los proveedores de servicios a la aviación civil, el uso del espacio aéreo y la infraestructura destinada para tal fin.

También, está entre sus funciones: prestar los servicios a la navegación aérea; operar las ayudas requeridas para que la navegación en el espacio

aéreo colombiano se efectúe con seguridad; operar, explotar y proveer los servicios aeroportuarios de los aeródromos a su cargo; adelantar la investigación de accidentes e incidentes de la aviación civil; impartir entrenamiento, formación y capacitación en su calidad de Institución de Educación Superior; y coordinar con la Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado la seguridad operacional y la seguridad de la aviación civil.

Autoridad Aeronáutica de la Aviación de Estado

El uso compartido del espacio aéreo entre aeronaves civiles y aeronaves de Estado, y la operación de estas últimas en aeropuertos civiles, mostró la necesidad de una mayor coordinación entre ambas aviaciones.

Dado lo anterior, el Gobierno nacional expidió el Decreto 2937 de 2010, considerando que pese a que las aeronaves de Estado no están sujetas a las disposiciones propias de la aviación civil, sino excepcionalmente, es necesario mantener una estrecha coordinación entre las actividades de unas y otras y las entidades que las regulan. Todo con el objetivo de preservar la seguridad aérea, evitando que la aviación de Estado genere riesgos para la aviación civil y también que la aviación civil cause interferencias indebidas para la aviación de Estado. Por su parte, es altamente conveniente designar un interlocutor idóneo con el fin de desarrollar y agilizar las necesarias coordinaciones entre la aviación civil y la de Estado.

Desde luego, como autoridad aeronáutica civil en Colombia, la Aerocivil es responsable de regular, administrar, vigilar y controlar el uso del espacio aéreo en el ámbito de la aviación comercial. Además, coordina las relaciones entre la aviación comercial y la aviación de Estado. Para llevar a cabo estas tareas, la Aerocivil desarrolla políticas, estrategias, planes, programas y proyectos que contribuyen al mantenimiento de la seguridad y la soberanía nacional. En resumen, su objetivo es garantizar la seguridad y la eficiencia de la aviación civil en Colombia.

Organización de la aviación de Estado

De acuerdo con el Decreto 2937 de 2010, se designa a la FAC como autoridad aeronáutica de la aviación de Estado y ente coordinador ante la autoridad aeronáutica civil colombiana. Teniendo en cuenta las capacidades

encomendadas y los roles establecidos para cada una de las fuerzas, la FAC es la entidad más idónea para regular, en materia aeronáutica, todo lo concerniente a las condiciones técnicas para obtener una mitigación de los riesgos con base en la implementación de los sistemas de riesgos de seguridad operacional y de protección de las bases aéreas o similares.

Así mismo, el Decreto 2937 de 2010 establece la creación de un grupo de trabajo conocido como Comité Interinstitucional para la Aviación de Estado, con participación de la Aerocivil, la FAC, la Policía Nacional y la Presidencia de la República, entre otras instituciones. Su función principal es coordinar y establecer políticas y procedimientos para la gestión de la aviación de Estado en Colombia. Cabe señalar que la dependencia de enlace y coordinación entre la Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado y la autoridad aeronáutica civil colombiana es conocida como la Jefatura de Operaciones Aéreas de la FAC.

Examinemos brevemente cómo la aviación de Estado en Colombia está compuesta por diferentes entidades y organismos encargados de asegurar el funcionamiento y la operación de la aviación en el ámbito estatal, tomando como fundamento normativo el Decreto 2937 de 2010:

Artículo 3. Constitúyese el Comité Interinstitucional para la Aviación de Estado, como ente de enlace y coordinación entre la autoridad de aviación de Estado y las distintas Fuerzas e Instituciones, el cual estará conformado por:

1. El Comandante de la Fuerza Aeroespacial o su delegado (presidente).
2. El comandante de la Aviación del Ejército.
3. El Comandante de la Aviación Naval.
4. El Jefe de Operaciones Aéreas de la Fuerza Aeroespacial.
5. El Director de Operaciones Aéreas de la Fuerza Aeroespacial (secretario).
6. El Director de Navegación Aérea de la Fuerza Aeroespacial.
7. El Jefe de la División de Aviación de la Policía Nacional.
8. El Subdirector General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.
9. El Director de Servicios a la Navegación Aérea de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

Artículo 5. Funciones:

1. Adoptar métodos y procedimientos encaminados a estandarizar las actividades aeronáuticas desarrolladas por la Aviación de Estado en lo concerniente a:
 - a) Entrenamiento de tierra y/o de vuelo para el personal de tripulantes, técnicos de operaciones y mantenimiento de las aeronaves y de los servicios de control del tránsito aéreo.
 - b) Condiciones de aptitud psicofísica e idoneidad aeronáutica del personal de tripulantes, técnicos de operaciones y mantenimiento de las aeronaves y de los servicios de control del tránsito aéreo.
 - c) Condiciones y requerimientos mínimos de aeronavegabilidad y mantenimiento de las aeronaves de Estado.
 - d) Operaciones de vuelo y tiempos máximos de desempeño de los tripulantes durante tales operaciones.
 - e) Condiciones técnicas de los aeródromos militares o policiales
 - f) Servicios de control de tránsito aéreo y conexos, en los aeródromos militares o policiales y en los espacios aéreos bajo jurisdicción militar.
2. Supervisar la observancia de los estándares adoptados por parte de aviación de Estado, en relación con las actividades aeronáuticas que desarrollen.
3. Coordinar las operaciones de la aviación de Estado y las relaciones de esta con la aviación civil.
4. Liderar la investigación de accidentes e incidentes de aviación en que incurran aeronaves de Estado.
5. Liderar el diseño e implementación de cartas aeronáuticas y procedimientos de aproximación y salida en espacios aéreos y aeródromos bajo jurisdicción de la aviación de Estado y coordinar tales procedimientos con los de la aviación civil.
6. Adelantar investigaciones tecnológicas en materia aeronáutica y espacial, ya sea directamente o mediante acuerdo con los demás entes de la aviación de Estado, con la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, con la Corporación para la Industria Aeronáutica Colombiana CIAC, con entidades y empresas públicas y privadas del sector aéreo, así

como con universidades y centros civiles de instrucción aeronáutica y liderar el diseño, desarrollo y fabricación de productos aeronáuticos y la aplicación de dichas tecnologías a la aviación de Estado.

Actividades aéreas reguladas por las normas aeronáuticas

En general, las actividades aéreas (también conocidas como actividades aeronáuticas o actividades de aeronáutica civil) son definidas por el artículo 1774 del Código de Comercio como: “El conjunto de actividades vinculadas al empleo de aeronaves civiles”.

Cuando el artículo 1773 del Código de Comercio establece el ámbito de aplicación de la Parte 2 del Libro V (“De la aeronáutica”), que contiene la legislación aeronáutica básica de Colombia, establece que en esta parte rige todas las actividades de aeronáutica civil, las cuales quedan sometidas a la inspección, vigilancia y reglamentación del gobierno quedarán sujetas a este régimen las aeronaves que utilicen espacios sometidos a la soberanía nacional, así como las aeronaves de matrícula colombiana que se encuentren en espacio no sometido a la soberanía o jurisdicción de otro Estado. Las aeronaves de Estado solo quedarán sujetas a las disposiciones de este libro cuando así se disponga expresamente. Es importante anotar que Colombia no tiene un código aeronáutico independiente, la regulación aérea está contenida en el código de comercio.

Aeronaves civiles y de Estado

El Convenio de Chicago 1944, en su artículo 3 (“Aeronaves civiles y de Estado”), señala que el convenio se aplica solamente a las aeronaves civiles y no a las aeronaves de Estado. Así mismo, consideran aeronaves de Estado aquellas utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía. En cuanto a la legislación colombiana, el Código de Comercio, Libro V, Parte 2, artículo 1773, señala:

Esta parte rige todas las actividades de aeronáutica civil, las cuales quedan sometidas a la inspección, vigilancia y reglamentación del Gobierno.

Quedarán sujetas a este régimen las aeronaves que utilicen espacios sometidos a la soberanía nacional, así como las aeronaves de matrícula colombiana que se encuentren en espacio no sometido a la soberanía o jurisdicción de otro Estado. Las aeronaves de Estado solo quedarán sujetas a las disposiciones de este Libro cuando así se disponga expresamente. (p. 352)

Se entiende por aeronáutica civil el conjunto de actividades vinculadas al empleo de aeronaves civiles (Art. 1774, Código de Comercio). Igualmente, establece que: “Son aeronaves de Estado las que se utilicen en servicios militares, de aduanas y de policía. Las demás son civiles” (Art. 1775, Código de Comercio, p.353). En la figura 15, se muestra cómo está organizada la aviación de Estado.



Figura 16. Organización de la Aviación de Estado

Las normas aplicables a la aviación civil no son aplicables a la aviación de Estado, sino excepcionalmente, en los casos definidos en la ley. Es importante mencionar que las aeronaves de Estado en vuelo o que operen en un aeropuerto civil están regidas por las normas sobre tránsito aéreo que determine la autoridad aeronáutica, sin perjuicio de que puedan apartarse de ellas por causa de su actividad específica, en cuyo caso deberán establecerse previamente las medidas de seguridad que sean convenientes.

En cuanto a las reglas de tránsito aéreo para aeronaves en vuelo y para su operación en aeropuertos civiles, están contenidas en las normas de los RAC-91 (Reglas Generales de Vuelo y Operación), RAC-211 (Gestión del Tránsito Aéreo), RAC-215 (Servicios de Información Aeronáutica),

RAC-14 (Aeródromos, Aeropuertos y Helipuertos) y (RAC-153 (Operación de Aeródromos).

Por su parte, cuando aeronaves de Estado se apartan de las normas de tránsito aéreo debido a actividades específicas, son llamadas misiones de orden público, además, cuando las aeronaves de Estado causen daños a terceros en la superficie, se aplican las normas sobre responsabilidad civil previstas en el Código de Comercio para estos eventos (Arts. 1827 y 1840), en cuyo caso se entenderá que el explotador de la aeronave es la Nación.

Así mismo, la aviación militar tiene como principal objetivo la defensa de la soberanía, la independencia y el territorio nacional, así como del orden constitucional, y está en línea con los objetivos de las Fuerzas Militares. Por otro lado, la aviación policial tiene como objetivo principal contribuir al mantenimiento de las condiciones necesarias para el ejercicio de los derechos y las libertades públicas, y garantizar una convivencia pacífica, de acuerdo con los objetivos de la Policía.

Cada una de las fuerzas utiliza su aviación dentro de su propio rol, haciendo uso de sus capacidades distintivas para el desarrollo de las actividades propias de su misión o en apoyo a estas. La aviación de Estado también contribuye a los fines del Estado, prestando apoyo y actuando durante calamidades públicas o situaciones de emergencia o desastre.

Nada impide que la aviación de Estado se acoja a las normas de la aviación civil, que no le son generalmente aplicables, pero al hacerlo, sobre todo durante misiones de orden público, podría convertirse en un obstáculo para las operaciones. Por eso, siguen sus propias normas contenidas en el Reglamento Aeronáutico para la Aviación de Estado (y las propias de cada fuerza).

Aviación civil

De acuerdo con Márquez (2003), la aviación civil es aquella que no es de Estado, y es la mayor parte de la aviación existente en el mundo. En Colombia, hay una gran cantidad de aeronaves civiles con matrícula vigente en todas sus modalidades. En suma, la aviación civil se refiere a las actividades y operaciones aéreas que no están relacionadas con fines militares o de defensa; se enfoca principalmente en el transporte de pasajeros y de carga, así como en el desarrollo de la industria aeronáutica para uso comercial y recreativo.

A su vez, la aviación civil está sujeta a una amplia gama de regulaciones y normativas establecidas por las autoridades aeronáuticas de cada país. Estas regulaciones abarcan aspectos como la seguridad operacional, el mantenimiento de aeronaves, la formación y las licencias de los pilotos, la gestión del tráfico aéreo y los estándares de servicio al cliente.

En cuanto al desarrollo de infraestructura, la aviación civil implica la construcción y gestión de aeropuertos y terminales aéreas para facilitar las operaciones de las aerolíneas y el tránsito de pasajeros. Esto incluye la infraestructura terrestre, como pistas de aterrizaje, torres de control, áreas de carga y terminales de pasajeros.

También, la aviación civil abarca una amplia variedad de aeronaves, desde aviones comerciales de gran tamaño hasta aviones regionales, aviones de carga y aviones privados. Cada tipo de aeronave tiene características específicas adaptadas a sus funciones y requisitos de operación. No obstante, la aviación civil tiene un impacto significativo en la economía, ya que impulsa el turismo, el comercio y la conectividad global; y genera empleos directos e indirectos en áreas como aerolíneas, aeropuertos, servicios de mantenimiento y fabricación de aeronaves.

Así mismo, la aviación civil está constantemente impulsada por la innovación y el avance tecnológico. Hoy en día, desde el punto de vista ambiental, se busca mejorar la eficiencia de los aviones, reducir las emisiones de gases contaminantes, y aumentar la seguridad y mejorar la experiencia de los pasajeros a través de nuevas tecnologías, con aviones más ligeros, motores más eficientes y sistemas de navegación avanzados.

En resumen, la aviación civil en Colombia se desarrolla a través de la mejora de la infraestructura aeroportuaria, la presencia de aerolíneas comerciales que conectan al país, la regulación a cargo de la Aerocivil y la formación de pilotos en escuelas de aviación. Estos aspectos se trabajan en conjunto para promover la seguridad y el crecimiento de la aviación civil en el país.

La legislación en derecho aéreo en Colombia

El transporte aéreo en Colombia ha sido de gran importancia en el desarrollo económico, pues facilita la integración y la conectividad entre todas las regiones del país. Colombia cuenta con un transporte aéreo bajo la

regulación del Estado, que ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

En este sentido, los aspectos normativos han direccionado la actividad aérea en lo concerniente al espacio aéreo como parte del principio de la atribución a los Estados de la soberanía del espacio aéreo subyacente, y se soporta en normas de origen internacional y nacional; así mismo, regula los procedimientos para establecer y obtener los permisos necesarios para que las empresas de aviación puedan operar legalmente en Colombia.

Cabe señalar que la aviación es una actividad dinámica y en constante crecimiento, lo cual hace pertinente contar con una legislación aeronáutica actualizada y sólida que reglamente las relaciones jurídicas, tanto nacionales como internacionales, para el uso del espacio aéreo y la actividad aeronáutica como transporte, comercio y seguridad en los aeropuertos.

Rodríguez (2002) señala que el derecho aeronáutico reúne un conjunto de principios y normas de derecho público y privado. Así mismo, el derecho aéreo y el derecho internacional público están estrechamente relacionados, ya que el derecho aéreo es una rama del derecho internacional público que se ocupa de regular las actividades relacionadas con la aviación civil y militar a nivel internacional.

Adicional a lo anterior, el derecho internacional público establece las normas y los principios que rigen las relaciones entre los Estados en el ámbito internacional. Dentro de esta rama del derecho, se encuentran tratados y convenios internacionales que regulan diversos aspectos de la aviación civil, como el transporte aéreo, la navegación aérea, la seguridad aérea y la responsabilidad por daños causados por aeronaves.

Hay que destacar que la Aerocivil tiene relaciones con el derecho internacional público, las cuales involucran las relaciones de los Estados entre sí y con ciertas organizaciones a nivel mundial, como la OACI, una agencia de la ONU establecida en 1944 mediante el Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Colombia ha sido miembro de la OACI desde 1947, organización que tiene como objetivos estratégicos la formulación de normas y reglamentos necesarios para garantizar la seguridad operacional, la protección y la eficiencia de las operaciones aéreas civiles, y la protección del medio ambiente.

Lo anterior significa que los fundamentos jurídicos de la seguridad aérea tienen como fuente el derecho público internacional, el cual se hace activo mediante convenios internacionales que entran en vigor una vez

ratificados por el Congreso de la República y son de obligatorio cumplimiento para el Estado que los suscribe.

No hay que olvidar que el derecho aéreo, por su parte, se ocupa de la aplicación y el desarrollo de las normas establecidas en el ámbito del derecho internacional público en relación con la aviación civil. Esta rama del derecho abarca aspectos como la regulación de las operaciones aéreas, la navegación aérea, los derechos y las obligaciones de los Estados respecto a la aviación civil, la responsabilidad por accidentes aéreos y la protección del espacio aéreo.

Así mismo, según Murcia (2010), el derecho aéreo es el conjunto de normas y principios jurídicos aéreos encaminados a regular delitos y toda conducta humana que afecte o lesione el desarrollo de la actividad aeronáutica. En síntesis, el derecho aéreo se enmarca en el derecho internacional público y se encarga de regular y aplicar las normas internacionales relacionadas con la aviación civil. Ambas ramas del derecho trabajan en conjunto para establecer un marco legal que garantice la seguridad y la eficiencia de las actividades aéreas a nivel internacional.

Conviene recordar cómo la aviación llegó a Colombia a principios del siglo XX, siguiendo la tendencia mundial de desarrollo de la aviación en esa época. En 1919, el piloto francés Jean Mermoz realizó los primeros vuelos experimentales en Colombia, sobre la ciudad de Barranquilla, los cuales despertaron el interés en la aviación nacional. Así mismo, en la década de 1920, se fundaron las primeras aerolíneas en Colombia; en 1920 se creó la Sociedad Colombo-Alemana de Transporte Aéreo, que después se convirtió en Avianca, la aerolínea más antigua de América y una de las más importantes del país, y en 1921 se fundó la compañía Servicio Aéreo Colombiano. Con el nacimiento de estas empresas, la legislación se volvió muy básica, por lo cual se expidieron los Decretos 299 de 1920 y 289 de 1927, dando lugar a una reglamentación más o menos detallada para la aviación de la época.

En 1959, se inauguró el aeropuerto internacional El Dorado, en Bogotá, que se convirtió en el principal aeropuerto del país. A lo largo de las décadas siguientes, se llevaron a cabo importantes inversiones en infraestructura aeroportuaria y se modernizaron las flotas de las aerolíneas. A medida que la aviación se desarrollaba, se construyeron aeropuertos en ciudades como Medellín, Cali, Barranquilla y Cartagena, lo cual permitió una mayor conectividad aérea en todo el país.

Por su parte, en la década de los noventa, el Gobierno colombiano implementó políticas de apertura y liberalización del mercado aéreo, fomentó la competencia entre las aerolíneas y promovió el crecimiento del sector. Es necesario recalcar que, en los últimos años, ha habido un impulso en el desarrollo de la aviación regional en Colombia, con la apertura de nuevas rutas y la incorporación de aerolíneas de bajo costo, lo cual ha ampliado aún más la conectividad aérea en el país.

Volvamos ahora a la normatividad. La Ley 126 de 1919 es considerada como la primera normativa que impulsó el crecimiento de la aeronáutica en Colombia, ya que concedió al poder ejecutivo la autorización para regular todo lo relacionado con la navegación aérea. Con la promulgación de esta ley, también se dio inicio al desarrollo de la aviación militar, y se establecieron las bases para el crecimiento de la aviación civil en el país. Gracias a esta ley, el Estado colombiano comenzó a ejercer mayor control y regulación sobre las actividades aeronáuticas en el territorio nacional.

Con la Ley 89 de 1938, se creó el único código aeronáutico que ha tenido el país, con el propósito de ajustar la legislación a las necesidades nacionales, responder a las exigencias normativas internacionales en materia aérea y reemplazar la Ley 126 de 1919, que se había quedado corta frente a las dinámicas cambiantes en el sector aeronáutico. En 1971, este código paso a ser parte del Código de Comercio.

Así mismo, la Ley 89 de 1938 tuvo como objetivo centralizar el control de la aviación en Colombia y creó la Dirección General de la Aeronáutica Civil, un organismo especial encargado de regular los servicios de aeródromos, rutas aéreas, radiocomunicaciones aeronáuticas, meteorología y vigilancia de la seguridad en la navegación aérea. La creación de esta entidad permitió una mejor coordinación y control de la aviación civil en el país y sentó las bases para su desarrollo futuro.

Adicional a lo anterior, se hizo necesario el avance tecnológico y el mejoramiento en la infraestructura aérea, la construcción y el mantenimiento de nuevos aeropuertos, y la adquisición de equipos de radioayudas y servicios aeroportuarios para su normal funcionamiento y ejercer un control directo del espacio aéreo, debido a la seguridad que demanda la defensa de la soberanía del espacio aéreo del país.

En 1954, el Gobierno colombiano creó la Empresa Colombiana de Aeródromos (ECA), una institución descentralizada encargada de construir,

mejorar y mantener los aeropuertos públicos. En 1956, las funciones de la ECA se adscribieron al Ministerio de Guerra. Posteriormente, se creó el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil (DAAC), mediante el Decreto 1721 de 1960, para dotar a la autoridad aeronáutica de autonomía administrativa y financiera. El DAAC se encargó de dirigir la política aeronáutica y cumplir funciones técnicas y administrativas específicas. Luego, el Decreto 3140 de 1968 suprimió la ECA y creó el Fondo Aeronáutica Nacional (FAN), un establecimiento público adscrito al DAAC; este último se reorganizó mediante la Ley 3 de 1977 y el Decreto 2332 de 1977.

Por su parte, el DAAC y el FAN, en 1984, determinaron un convenio con la Administración Federal de Aviación de Estados Unidos, cuyo objetivo era establecer los términos y las condiciones para el desarrollo y la modernización de la infraestructura de la aviación civil de Colombia en las áreas gerencial, operativa y técnica.

Con la Ley 105 de 1993, se tuvo como objetivo la reorganización del sector y del Sistema Nacional de Transporte para el desarrollo de las políticas de transporte terrestre, aéreo y marítimo, y de la infraestructura de transporte de las entidades territoriales y demás dependencias que tengan funciones relacionadas con esta actividad. Esta reorganización implicó la adscripción de la autoridad aeronáutica al Ministerio de Transporte como ente encargado de la política y ejecución de las funciones relacionadas con el transporte aéreo. En este sentido, se diseñó una estructura institucional que respondiera a la naturaleza de las dos grandes áreas de trabajo de la entidad: la aeronavegación y el servicio aeroportuario; para ello, se crearon la Secretaría Técnica y la Secretaría Aeroportuaria.

Igualmente, la Ley 105 de 1993 consagró algunas disposiciones básicas sobre el transporte, entre ellas que se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las entidades territoriales, y se reglamenta la planeación en el sector de transporte. Con ello, el sector se integró al Ministerio de Transporte, a sus organismos adscritos o vinculados y a la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, sujeta a una relación de coordinación con el Ministerio de Transporte.

Ahora bien, la Aerocivil es una entidad que resultó de la unión del DAAC y el FAN, ordenada por el artículo 67 del Decreto 2171 de 1992. En la actualidad, esta entidad se rige por el Decreto 260 de 2004 (28 de enero), que establece

un nuevo ordenamiento administrativo y una estructura organizacional actualizada con nuevas dependencias y funciones.

Por su parte, el Ministerio de Transporte lidera la regulación, la vigilancia y el control en la Ley 489 de 1998, que a su vez regula el ejercicio de la función administrativa, determina la estructura y define los principios y las reglas básicas de la organización y el funcionamiento de la Administración Pública del país.

El Ministerio de Transporte cuenta con entidades especializadas encargadas de llevar a cabo sus competencias y responsabilidades. La Aerocivil y la ANI son dos de ellas. La Aerocivil regula y supervisa el transporte aéreo en Colombia, mientras que la ANI planifica, diseña, construye, opera y mantiene la infraestructura aeroportuaria del país. En este sentido, el Ministerio de Transporte delega estas responsabilidades en estas entidades para asegurar el correcto funcionamiento del transporte aéreo en Colombia.

Aeronáutica Civil

Hay una serie de normas establecidas por la Aerocivil con el objetivo de vigilar y controlar la operación aeroportuaria del país, y las cuales se aplican a los diferentes campos de la operación de los aeropuertos. Así, es función de la Aerocivil formular y desarrollar estrategias, políticas, normas y procedimientos en materia de transporte aéreo y regulación aeroportuaria.

De tal manera, la Aerocivil, bajo las competencias y funciones adquiridas en la Ley 105 de 1993, el Decreto 2724 de 1993 y la Ley 336 de 1996, desarrolla unos documentos regulatorios denominados RAC. En estos documentos, la Aerocivil establece que esos reglamentos deben ser aplicados de manera general por todos los agentes aeronáuticos colombianos o extranjeros en las fronteras, en todas las actividades relacionadas con la aeronáutica.

Ahondemos más, el Código de Comercio (Libro V, Parte 2) establece los RAC en Colombia. Estos abarcan una amplia variedad de temas y áreas relacionadas con la aviación civil, como la certificación y operación de aeródromos, la formación y el licenciamiento de pilotos, los procedimientos de seguridad operacional, la gestión del tráfico aéreo, la seguridad de la aviación y la aeronavegabilidad, entre otros aspectos relevantes.

Así mismo, los RAC son reglas de cumplimiento obligatorio para todos los actores de la industria aeronáutica en Colombia, incluyendo aerolíneas,

operadores de aeronaves, aeródromos, personal de vuelo, controladores de tráfico aéreo y demás entidades relacionadas. Los RAC son actualizados y revisados periódicamente por la Aerocivil para garantizar que estén alineados con los estándares internacionales de seguridad y las mejores prácticas de la industria. Su objetivo principal es promover y mantener un nivel óptimo de seguridad y eficiencia en la aviación civil colombiana.

Por lo tanto, estas normas se aplican a todos los actores involucrados en la industria de la aviación, asegurando el cumplimiento de los estándares de seguridad y operación. Esencialmente, los RAC son una herramienta fundamental para garantizar el correcto funcionamiento y la adecuada regulación de los agentes aeronáuticos en el país.

A esto se añade la Ley 105 de 1993, “por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones” (cuyo Título IV contiene disposiciones sobre el transporte aéreo), y la Ley 336 de 1996 “por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte” (cuyo Capítulo II está referido al transporte aéreo).

A su vez, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, ratificado por la Ley 12 de 1947 en Colombia, y el Protocolo Relativo a una Enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 6 de octubre de 1980 y aprobado en Colombia por la Ley 19 de 1992, son instrumentos internacionales de gran importancia para la aviación civil colombiana.

Ahora bien, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, establece los principios y estándares fundamentales para la regulación de la aviación civil a nivel mundial. Este convenio provee un marco legal internacional que promueve la seguridad, la eficiencia y la cooperación entre los Estados en el ámbito de la aviación civil. Al ratificarlo, Colombia se compromete a cumplir con las normas y recomendaciones establecidas allí, lo que garantiza la armonización de las regulaciones nacionales con los estándares internacionales y facilita la cooperación y la seguridad en la aviación.

Por otro lado, el Protocolo Relativo a una Enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (artículo 83 bis), también conocido como Enmienda de Montreal, es una enmienda a ese convenio que fortalece la protección de los derechos de los pasajeros y establece un régimen de

responsabilidad más equitativo para las aerolíneas. Esta enmienda insta normas claras y obligatorias para las aerolíneas en casos de retrasos, cancelaciones, denegación de embarque y pérdida o daño del equipaje. Además, mejora la seguridad y la eficiencia en la aviación civil al incluir disposiciones relacionadas con la seguridad y la prevención de actos de interferencia ilícita.

La importancia de la ratificación del convenio por parte de Colombia a través de la Ley 12 de 1947 es significativa por varias razones. En primer lugar, el convenio establece un marco legal internacional que promueve la cooperación y estandarización entre los Estados en el ámbito de la aviación civil; al ratificarlo, Colombia se compromete a seguir y a cumplir con los principios y las normas establecidos en el tratado, lo cual facilita la armonización de las regulaciones nacionales con los estándares internacionales. En segundo lugar, el convenio establece los principios y requisitos para garantizar la seguridad en la aviación civil; al ratificarlo, Colombia se compromete a implementar y a cumplir con las normas y prácticas recomendadas por la OACI, lo cual contribuye a mantener un nivel elevado de seguridad en el transporte aéreo en el país.

Más aún, el convenio también busca facilitar y promover el desarrollo del transporte aéreo internacional; al ratificarlo, Colombia se compromete a adoptar medidas que fomenten la eficiencia y la fluidez de las operaciones aéreas, como la facilitación de los procedimientos aduaneros y migratorios, la cooperación en materia de navegación aérea y la promoción de acuerdos bilaterales y multilaterales para la conectividad aérea.

Incluso, la convención promueve la cooperación entre los Estados en aspectos de la aviación civil como la seguridad, la navegación aérea, la protección del medio ambiente y el uso eficiente del espacio aéreo, entre otros. La ratificación del convenio por parte de Colombia facilita la participación en los foros internacionales de aviación y fortalece la colaboración con otros países para el desarrollo y la mejora del sector aeronáutico.

En resumen, la ratificación del convenio por parte de Colombia a través de la Ley 12 de 1947 es importante porque proporciona un marco legal internacional, promueve la seguridad aérea, facilita el transporte aéreo y fortalece la cooperación internacional en la aviación civil, todo lo cual contribuye al desarrollo sostenible y seguro de la industria aeronáutica en el país.

Ahora bien, la Enmienda de Montreal tiene gran importancia en Colombia por varias razones. En primer lugar, refuerza los derechos de los

pasajeros en el transporte aéreo internacional; es decir que establece normas claras y obligatorias para las aerolíneas en casos de retrasos, cancelaciones, denegación de embarque y pérdida o daño del equipaje. Al aprobar esta enmienda, Colombia garantiza la protección de los derechos de los pasajeros colombianos que viajan en vuelos internacionales.

De igual manera, la Enmienda de Montreal establece un régimen de responsabilidad más claro y equitativo para las aerolíneas en caso de accidentes aéreos y daños a pasajeros y sus bienes; establece límites de responsabilidad y un procedimiento más ágil para la compensación a los afectados. Al aprobar esta enmienda, Colombia contribuye a la protección de sus ciudadanos y asegura que las aerolíneas cumplan con sus obligaciones en caso de incidentes o accidentes.

Sumado a lo anterior, la Enmienda de Montreal busca armonizar las regulaciones en el transporte aéreo internacional para evitar conflictos y disparidades entre los diferentes países. Al aprobar esta enmienda, Colombia se alinea con los estándares internacionales, facilita la cooperación y la coherencia en la aviación civil a nivel global, y contribuye a mejorar la seguridad y la eficiencia en sus operaciones aéreas. A su vez, la enmienda incluye disposiciones relacionadas con la seguridad y la eficiencia en el transporte aéreo, las cuales buscan fortalecer los estándares de seguridad, prevenir actos de interferencia ilícita en la aviación y promover la eficiencia en los procesos operativos.

En síntesis, la Ley 19 de 1992 en Colombia, que aprueba el Protocolo Relativo a una Enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, tiene una gran importancia porque fortalece la protección de los derechos de los pasajeros, instaura un marco claro de responsabilidad para las aerolíneas, armoniza las regulaciones internacionales, y mejora la seguridad y eficiencia en la aviación civil colombiana. Todo esto contribuye a un transporte aéreo más seguro, justo y confiable para los ciudadanos colombianos y los pasajeros que viajan hacia y desde Colombia.

Modificaciones Aerocivil

El Decreto 260 de 2004 en Colombia busca modernizar y fortalecer la estructura organizativa de la Aerocivil, así como mejorar la eficiencia administrativa y operativa de la entidad, y promover una gestión más efectiva

de los recursos y una mayor capacidad para cumplir con sus funciones y responsabilidades. También, tiene como objetivo alinear su estructura con los estándares internacionales en materia de aviación civil. Esto permite que la entidad esté en sintonía con las mejores prácticas y regulaciones internacionales, facilitando la cooperación y el intercambio de información con otros países y organismos internacionales relacionados con la aviación civil.

La norma establece disposiciones que promueven un mayor enfoque en la seguridad y la calidad de la aviación civil colombiana. A través de la modificación de la estructura de la Aerocivil, se busca fortalecer las áreas y los procesos relacionados con la seguridad operacional, la inspección y supervisión de aeródromos, la certificación de empresas, y la formación y el licenciamiento del personal aeronáutico, a fin de garantizar un alto nivel de seguridad y calidad en las operaciones aéreas en Colombia.

Sin duda, el Decreto 260 de 2004 busca facilitar el desarrollo de la aviación civil en Colombia. A través de la modificación de la estructura de la Aerocivil, se promueve la implementación de medidas y programas que fomenten el crecimiento y la competitividad de la industria aeronáutica en el país, incluyendo la promoción de inversiones, la simplificación de trámites, el fortalecimiento de la infraestructura aeroportuaria y la facilitación de la conectividad aérea nacional e internacional.

Por su parte, el Decreto 823 de 2017 también modifica la estructura de la Aerocivil, y tiene una importancia significativa en varios aspectos relacionados con la aviación civil y el desarrollo del sector aeronáutico nacional, entre ellos fortalecer la capacidad de la Aerocivil para regular y supervisar la aviación civil en Colombia. Esto es esencial para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas, el cumplimiento de las normas y regulaciones internacionales, y el desarrollo de un entorno favorable para la industria de la aviación.

Hay que mencionar que la modificación de la estructura de la Aerocivil busca promover la modernización y eficiencia en la gestión de los servicios aeroportuarios y la navegación aérea, lo cual implica la implementación de tecnologías y sistemas más avanzados, la optimización de los procesos operativos y administrativos, y la mejora en la calidad de los servicios prestados.

Así mismo, la norma tiene como objetivo promover el desarrollo del sector aeronáutico, fomentando la inversión, la competitividad y el crecimiento sostenible de la industria. Se logra mediante la implementación de políticas y programas que estimulan la participación de actores privados, impulsan la innovación tecnológica, facilitan la formación y capacitación de recursos humanos especializados, y promueven la conectividad aérea tanto a nivel nacional como internacional.

Es necesario recalcar cómo la adecuada regulación y supervisión de la aviación civil contribuye al impulso del turismo y la economía en Colombia. Al fortalecer la infraestructura aeroportuaria, garantizar la seguridad de las operaciones y mejorar la calidad de los servicios, se fomenta la llegada de turistas al país, se promueve el comercio internacional y se generan oportunidades de negocio para las empresas relacionadas con el sector aeronáutico.

En definitiva, el Decreto 823 de 2017 busca fortalecer la capacidad regulatoria y de supervisión de la Aerocivil. Esto tiene un impacto significativo en el desarrollo del sector aeronáutico, la promoción del turismo, la mejora de la infraestructura aeroportuaria y la generación de oportunidades económicas para el país. Adicionalmente, los siguientes decretos contienen disposiciones aplicables en el ámbito aeronáutico:

- Decreto 2058 de 1951, “Por el cual se fija la jornada de trabajo de los aviadores civiles”.
- Decreto 1078 de 2015, “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del sector de tecnologías de la información y las comunicaciones”.
- Decreto 1079 de 2015, “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del sector transporte”.

En el contexto del transporte aéreo, la Aerocivil desempeña un papel esencial en el ámbito de la aviación civil en Colombia. Su labor abarca desde la regulación y supervisión del espacio aéreo y las operaciones aéreas, hasta la formulación de políticas y estrategias para el desarrollo del sector aeronáutico. Gracias a su labor, se promueve la seguridad, la eficiencia y el crecimiento sostenible del transporte aéreo en el país.

Así mismo, la Aerocivil, con la Ley 105 de 1993, el Decreto 2724 de 1993 y la Ley 336 de 1996, desarrolló una serie de documentos regulatorios denominados RAC, reglamentos que deben ser aplicados de manera general por todos los agentes aeronáuticos colombianos o extranjeros en las fronteras, en todas las actividades relacionadas con la aeronáutica.

Como se mencionó al inicio de este capítulo, los RAC son un compendio de normas y procedimientos establecidos por la Aerocivil, con el propósito de implementar los estándares y métodos recomendados por la OACI y otras normativas necesarias para regular las actividades aeronáuticas en Colombia.

Otro rasgo de la Aerocivil tiene la responsabilidad de armonizar los RAC con las disposiciones emitidas por la OACI y garantizar el cumplimiento del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, así como sus anexos. Esto se encuentra estipulado en el artículo 5 del Decreto 260 de 2004, el cual fue modificado por el Decreto 823 de 2017.

Hay que mencionar, además, cómo a través de los RAC se establecen los requisitos que deben cumplir todos los actores involucrados en la aviación en Colombia. Estas normas abarcan aspectos como la seguridad operacional, el diseño y mantenimiento de aeronaves, las licencias y certificaciones de personal aeronáutico, y los procedimientos de navegación aérea, entre otros.

Así mismo, la armonización de los RAC con los estándares internacionales asegura que Colombia cumpla con las normas internacionales de aviación, promueva la seguridad y la eficiencia en todas las actividades aéreas dentro del país, y garantice la coherencia y uniformidad en la aplicación de los requisitos y procedimientos en beneficio de la aviación civil colombiana.

Es importante destacar que la Aerocivil, en ejercicio de sus facultades legales, incluyó la norma RAC-15 bajo la Resolución 01091 de 2007. Esta norma, conocida como “Servicios de información aeronáutica”, incorpora los estándares técnicos establecidos en el Anexo 15 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, específicamente para Colombia. Lo anterior demuestra el compromiso de la Aerocivil en alinearse con los lineamientos internacionales establecidos por la OACI y en garantizar que el país cumpla con los estándares técnicos y operativos necesarios para una aviación civil segura y confiable.

Además, mediante dicha acción, la Aerocivil se asegura de que se cumplan los requisitos y estándares internacionales en relación con la prestación de servicios de información aeronáutica en el país, lo cual implica proporcionar información precisa y actualizada sobre la navegación aérea, el espacio aéreo, las condiciones meteorológicas y los procedimientos de vuelo, entre otros aspectos relevantes para garantizar la seguridad y la eficiencia de las operaciones aéreas en Colombia.

A su vez, mediante Resolución 02131 de 2018, la Aerocivil, en uso de sus facultades legales, adoptó e incorporó a los RAC la norma RAC-215 denominada “Servicios de información aeronáutica” dentro del proceso de armonización de las regulaciones locales con los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos.

Además, el RAC-215 fue modificado mediante Resolución 01494 de 2020, con la finalidad de garantizar que se distribuya la información y los datos aeronáuticos necesarios para la seguridad operacional y para la regularidad, economía y eficiencia del sistema de la gestión del tránsito aéreo mundial. Si la información o los datos aeronáuticos se alteran, son erróneos, tardíos o inexistentes, la seguridad operacional de la navegación aérea puede resultar afectada.

Según la página web actualizada de la Aerocivil, existen 43 RAC vigentes, el más reciente es el RAC-215. Los RAC más importantes y su contenido temático son:

- RAC-1 (Definiciones).
- RAC-2 (Personal aeronáutico).
- RAC-3 (Actividades aéreas civiles).
- RAC-4 (Normas de aeronavegabilidad y operación de aeronaves).
- RAC-5 (Actividades de Aerocivil - Servicios aéreos comerciales).
- RAC-6 (Actividades de Aerocivil diferentes de los servicios aéreos comerciales).

A la par, la Aerocivil despliega sus esfuerzos en busca del desarrollo de la aviación y la industria aeronáutica en Colombia, asumiendo el rol de autoridad aeronáutica en el país. Esta responsabilidad se deriva del mandato contenido en el artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y se encuentra respaldada legalmente por el artículo 1782 del Código de

Comercio, el artículo 47 de la Ley 105 de 1993, el artículo 68 de la Ley 336 de 1996 y el artículo 5 del Decreto 260 de 2004.

En concordancia con estos fundamentos legales, la Aerocivil ha emitido los RAC, reglamentos que se basan en los anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, y cuyo objetivo es establecer las normas y regulaciones necesarias para garantizar la seguridad y eficiencia en el ámbito aeronáutico colombiano.

De tal manera, la Aerocivil, en calidad de autoridad aeronáutica, cumple con su mandato legal al emitir los RAC, que sirven como marco normativo para regular las actividades aeronáuticas en Colombia, en consonancia con los estándares y lineamientos internacionales establecidos en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Como se ha dicho, la Aerocivil tiene una amplia jurisdicción y competencia en el ámbito de la aviación civil. Su responsabilidad abarca la regulación, la administración, la vigilancia y el control del espacio aéreo colombiano, así como la coordinación de las relaciones entre la aviación civil y la aviación estatal. En este sentido, la Aerocivil se encarga de desarrollar políticas, estrategias, planes, programas y proyectos relacionados con la aviación.

Además de su función regulatoria, la Aerocivil también tiene la responsabilidad de administrar los aeropuertos del país. Esto implica la gestión de las instalaciones aeroportuarias, incluyendo la adecuación y construcción de infraestructuras necesarias para el funcionamiento eficiente de los aeropuertos.

Es importante destacar que la Aerocivil se encuentra adscrita al Ministerio de Transporte, lo cual le confiere una estructura legal y organizativa definida. La entidad cuenta con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente para ejercer sus funciones como autoridad aeronáutica en todo el territorio nacional de manera eficiente y efectiva.

Por otra parte, está la ANI, una entidad estatal especializada, de carácter descentralizado y perteneciente a la rama ejecutiva del orden nacional, conforme al Decreto 4165 de 2011. Posee personalidad jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, financiera y técnica, y se encuentra adscrita al Ministerio de Transporte.

Más aún, la ANI despliega su labor al planificar, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar los proyectos de infraestructura

necesarios para el desarrollo del país, que abarcan sectores como carreteras, aeropuertos, puertos y líneas férreas. La agencia se encarga de viabilizar y entregar estos proyectos a través de asociaciones público-privadas, estableciendo acuerdos para el diseño, la construcción, el mantenimiento, la operación, la administración o la explotación de la infraestructura de transporte público en todas sus modalidades, así como los servicios conexos o relacionados.

También, la ANI cumple un papel fundamental en la planificación y la gestión de la infraestructura de transporte en el país, buscando promover el desarrollo económico, la conectividad y la movilidad eficiente. Su autonomía y especialización le permiten llevar a cabo proyectos de gran envergadura y trabajar de manera estratégica en la entrega de infraestructuras clave para el desarrollo nacional.

Aspectos penales aeronáuticos

Como se mencionó antes, en Colombia, los delitos cometidos a bordo de una aeronave están sujetos a la legislación nacional y también a las normas internacionales aplicables. A nivel nacional, el Código Penal (Ley 599 de 2000) establece las disposiciones penales para los delitos en general, incluidos aquellos que se cometen en un avión, así como las sanciones correspondientes.

Además de las leyes nacionales, existen también normas internacionales que regulan los delitos cometidos en el ámbito de la aviación. Uno de los tratados internacionales más relevantes es el Convenio sobre delitos y ciertos otros actos cometidos a bordo de aeronaves, conocido como Convenio de Tokio de 1963. Colombia es parte de este tratado, el cual instaura una serie de delitos específicos y las jurisdicciones competentes para su enjuiciamiento.

Igualmente, el Convenio de Tokio establece que los delitos cometidos a bordo de una aeronave están sujetos a la legislación del Estado de matrícula de la aeronave, así como del Estado donde aterriza la aeronave en caso de una acción ilícita. Por lo tanto, en el caso de delitos cometidos a bordo de una aeronave en Colombia se aplicaría tanto la legislación nacional colombiana, como las disposiciones del Convenio de Tokio.

Así mismo, los aspectos penales aeronáuticos en Colombia abordan las normativas y las disposiciones legales relacionadas con los delitos y las infracciones cometidas en el ámbito de la aviación civil. Estas regulaciones tienen como objetivo principal garantizar la seguridad y la integridad de las operaciones aéreas, y proteger a las personas y los bienes involucrados en la aviación.

Por su parte, en Colombia la legislación penal aeronáutica abarca una amplia gama de delitos y faltas relacionadas con la aviación, tales como el sabotaje aéreo, el uso ilegal de aeronaves, el transporte de sustancias ilícitas por vía aérea, el ingreso ilegal a áreas restringidas de aeropuertos, etc. Todos son delitos considerados de alta gravedad, debido a los riesgos potenciales que representan para la seguridad de las operaciones y las personas.

La legislación aeronáutica penal establece las sanciones y los procedimientos legales correspondientes para investigar, procesar y juzgar a los responsables de cometer estos delitos. Las autoridades competentes, como la Fiscalía General de la Nación y la Aerocivil, tienen la responsabilidad de aplicar y hacer cumplir estas disposiciones, en coordinación con otras agencias de seguridad y justicia.

El objetivo principal de los aspectos penales aeronáuticos en Colombia es garantizar la seguridad y la confianza en la aviación civil, así como prevenir y sancionar cualquier acto delictivo que pueda poner en riesgo la integridad de las operaciones y la vida de las personas involucradas en el ámbito aeronáutico. Estas regulaciones contribuyen a mantener la legalidad, el orden y la protección en la industria de la aviación.

En el área del derecho aeronáutico, los problemas penales constituyen situaciones especiales en las que las aeronaves se convierten en instrumentos peligrosos en manos de delincuentes, ya que son utilizadas como lugar o como medio de consumación de un delito (hurto, homicidio, etc.). Así mismo, observamos que pueden producirse actos ilícitos derivados específicamente de la actividad aviatoria, que son los denominados “delitos aeronáuticos”, los cuales cuentan con una estructura claramente integrada sobre la base clásica del derecho penal, como es la antijuricidad, la tipicidad y la culpabilidad. Algunos ejemplos son: el apoderamiento ilícito de aeronaves, la violación de fronteras, el sobrevuelo en zonas prohibidas, la conducción de aeronave sin contar con la habilitación correspondiente, etc.

Delitos y otros actos a bordo de una aeronave en el derecho internacional

Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de aeronaves. Tokio 1963

En este convenio se abordó el tema de los delitos y otros actos que pueden ocurrir a bordo de una aeronave en el ámbito del derecho internacional. Específicamente, se hace referencia al “Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de aeronaves”, que fue acordado en Tokio en 1963

Ahora bien, este convenio internacional se enfocó en establecer las normas y regulaciones que rigen la jurisdicción y el enjuiciamiento de delitos y actos ilícitos cometidos a bordo de aeronaves registradas en un país determinado cuando se encuentran en el espacio aéreo de otro país. Además, aborda cuestiones relacionadas con la cooperación entre países para abordar estos delitos y actos ilícitos en un contexto internacional, lo que es fundamental para mantener la seguridad en la aviación civil y garantizar la protección de los pasajeros y la aeronave.

Es importante destacar que el Convenio no se aplicará a las aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduanas y de policía. Sin perjuicio de las disposiciones del Artículo 4 y salvo que se requiera la seguridad de la aeronave y de las personas o bienes a bordo, ninguna disposición de este Convenio se interpretará en el sentido de que autoriza o exige medida alguna en caso de infracciones a las leyes penales de carácter político o basadas en discriminación racial o religiosa.

Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves. La Haya 1970

El convenio establece que comete un delito cualquier persona que, a bordo de una aeronave en vuelo, ilegalmente se apodere de la aeronave, tome control de la misma o intente hacerlo, ya sea mediante violencia, amenazas de violencia o cualquier forma de intimidación. Además, se considera cómplice a quien colabore con el perpetrador en la comisión de estos actos,

los Estados contratantes se comprometen a imponer penas severas para este delito.

Cabe señalar, para los propósitos del convenio, se establece que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierran todas las puertas externas después del embarque hasta que se abra alguna de estas puertas para el desembarque. En casos de aterrizaje forzoso, el vuelo se considera continuo hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave y sus ocupantes.

Por su parte, el convenio no se aplica a las aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía.

En cuanto a la Jurisdicción el convenio, se aplica cuando el lugar de despegue o aterrizaje real de la aeronave involucrada en el delito está fuera del territorio del Estado de su matrícula, ya sea en vuelo internacional o interno. Sin embargo, se aclara que el convenio se aplicará independientemente del lugar de despegue o aterrizaje si el delincuente es encontrado en el territorio de un Estado diferente al de la matrícula de la aeronave.

Asimismo, cada Estado contratante debe tomar medidas para establecer su jurisdicción sobre el delito y cualquier acto de violencia relacionado directamente con el delito contra los pasajeros o la tripulación.

En síntesis, el convenio tiene como objetivo principal abordar y sancionar el apoderamiento ilícito de aeronaves, estableciendo definiciones claras y principios de jurisdicción, y promoviendo la cooperación internacional en la represión de este delito.

Ahora bien, Colombia adquirió el compromiso con el Convenio de La Haya de 1970 de adoptar leyes y regulaciones necesarias para prevenir y reprimir el apoderamiento ilícito de aeronaves en su territorio, y para cooperar con otros países en la lucha contra este delito, lo cual implica establecer un marco legal sólido que defina y sancione adecuadamente este delito, así como establecer los procedimientos para la investigación y persecución de los responsables. Así mismo, Colombia tiene la obligación de ejercer jurisdicción sobre los casos de apoderamiento ilícito de aeronaves que ocurran en su territorio y sobre los vuelos registrados bajo su bandera, lo cual implica que el país debe investigar y procesar a los responsables de este delito de acuerdo con su legislación interna.

Igualmente, se comprometió a cooperar con otros países en la lucha contra el secuestro de aeronaves. Esto implica intercambiar información,

evidencia y experiencias con otros Estados, así como brindar asistencia mutua en la investigación y persecución de los delitos. Colombia también está obligada a tomar medidas para extraditar a las personas acusadas de apoderamiento ilícito de aeronaves si otro Estado lo solicita.

El Convenio de La Haya insta a los Estados a tomar medidas para fortalecer la seguridad en la aviación civil. Colombia debe implementar las medidas de seguridad adecuadas en los aeropuertos y en los vuelos, incluyendo la adopción de sistemas de control de acceso, inspecciones de seguridad y protocolos para detectar y prevenir el secuestro de aeronaves.

En ese orden de ideas, estos compromisos buscan garantizar la seguridad y el orden en la aviación civil internacional, y contribuir a la prevención y represión del secuestro de aeronaves. Colombia, como parte del convenio, tiene la responsabilidad de cumplir con estos compromisos y cooperar con otros países en la lucha contra este delito.

Convención para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil. Montreal, 1973

La Convención para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, adoptada en Montreal en 1973, tiene como propósito tomar medidas para prevenir y reprimir actos ilícitos que pongan en peligro la seguridad de la aviación civil. Al ratificar la convención, Colombia adquirió el compromiso de definir y tipificar los actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil en su legislación nacional. Esto implica establecer leyes y regulaciones adecuadas para sancionar los actos de interferencia ilícita, como el secuestro de aeronaves, la toma de rehenes a bordo de aeronaves y la colocación de artefactos explosivos en aeronaves.

Así mismo, el país debe adoptar medidas adecuadas para garantizar la seguridad en la aviación civil, incluyendo implementar controles de seguridad en los aeropuertos y a las aeronaves, inspecciones de equipaje, y capacitación adecuada para el personal de seguridad y tripulación. A su vez, se comprometió a cooperar con otros Estados en la prevención y represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, lo cual implica intercambiar información relevante, cooperar en investigaciones conjuntas, facilitar la extradición de personas acusadas de estos delitos si otro Estado lo solicita, y proporcionar asistencia técnica y capacitación a otros países.

Cabe señalar que Colombia debe adoptar medidas para proteger la información sensible relacionada con la seguridad de la aviación civil y garantizar su confidencialidad. Esto incluye el intercambio seguro de información entre los organismos responsables de la seguridad aérea y la protección de la información obtenida durante investigaciones relacionadas con actos ilícitos contra la aviación civil.

En síntesis, todos estos compromisos buscan garantizar la seguridad y el orden en la aviación civil internacional, prevenir actos de interferencia ilícita y promover la cooperación entre los Estados para combatir delitos. Colombia, como parte de la convención, tiene la responsabilidad de cumplir con estos compromisos y trabajar en colaboración con otros países para salvaguardar la seguridad de la aviación civil.

La Convención de Montreal de 1973 tiene como objetivo proporcionar un marco legal claro y uniforme para la responsabilidad de las aerolíneas en la aviación civil internacional. Busca proteger los derechos de los pasajeros y establecer estándares consistentes en casos de accidentes aéreos y otros eventos relacionados. En cuanto a los accidentes aéreos, establece límites de responsabilidad para las aerolíneas en casos de daños a pasajeros, equipaje y carga, los cuales se actualizan periódicamente y se establecen en derechos especiales de giro, una unidad de cuenta internacional.

Finalmente, la Convención de Montreal establece que la responsabilidad de las aerolíneas en casos de accidentes aéreos es objetiva, es decir que la aerolínea es responsable incluso si no hay culpa o negligencia de su parte. Sin embargo, existen ciertas circunstancias en las que la aerolínea puede eximirse de responsabilidad total o parcial.

Conclusión

El derecho aéreo en Colombia reúne un conjunto de normas y regulaciones que buscan garantizar la seguridad y la eficiencia del transporte aéreo en el país. La Aerocivil es el organismo encargado de establecer y hacer cumplir estas normas y regulaciones, lo cual contribuye al desarrollo sostenible de la industria aérea en Colombia. Es esencial que todas las empresas y personas involucradas en la industria aérea cumplan con la normativa establecida.

También, el derecho aéreo en Colombia está relacionado directamente con lo indispensable que resulta regular y controlar la navegación aérea, dada su importancia en el uso de aeronaves como un medio de transporte que ha permitido integrar todas las regiones del país, superar las barreras de tiempo y distancia, y facilitar un rápido desplazamiento de pasajeros y carga, con lo que se ha impulsado el desarrollo y el crecimiento económico de la Nación.

Sin duda, la ratificación del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, mediante la Ley 12 de 1947, y la aprobación del Protocolo Relativo a una Enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, mediante la Ley 19 de 1992, fueron fundamentales para la aviación civil colombiana. Estos instrumentos internacionales establecen principios, estándares y regulaciones que promueven la seguridad, la cooperación y la eficiencia en el transporte aéreo, garantizando la protección de los derechos de los pasajeros y el cumplimiento de los estándares internacionales en el ámbito de la aviación civil en Colombia.

Cabe señalar cómo el cumplimiento de la normativa en materia de derecho aéreo es esencial para garantizar la seguridad y la eficiencia del transporte aéreo en Colombia. En este sentido, el cumplimiento de las normas y regulaciones establecidas por la Aerocivil es fundamental para garantizar la seguridad de los pasajeros, la tripulación y las personas que trabajan en la industria aérea.

El Decreto 260 de 2004 es de gran relevancia para la aviación civil en Colombia. A través de la modificación de la estructura de la Aerocivil y la implementación de otras disposiciones, este decreto busca modernizar la entidad, alinearla con estándares internacionales, fortalecer la seguridad y la calidad en la aviación civil, y facilitar el desarrollo y la competitividad de la industria aeronáutica en el país.

Por su parte, el cumplimiento de la normativa también contribuye al desarrollo sostenible de la aviación en Colombia, debido a que la aplicación adecuada de las normas y las regulaciones permite fomentar la inversión y la innovación en la industria aérea, lo que a su vez genera empleo y contribuye al desarrollo económico del país.

Así mismo, en Colombia no existe un “Código Aéreo” puntual. Sin embargo, el marco legal de la aviación civil se encuentra regulado principalmente por la Constitución Política, el Código de Comercio, las leyes

específicas y los reglamentos emitidos por la Aerocivil. En cuanto a los delitos cometidos a bordo de aeronaves, están tipificados en el Código Penal, Ley 599 de 2000, que señala:

Artículo 173. Apoderamiento de aeronaves, naves, o medios de transporte colectivo. El que mediante violencia, amenazas o maniobras engañosas, se apodere de nave, aeronave, o de cualquier otro medio de transporte colectivo, o altere su itinerario, o ejerza su control, incurrirá, por esa sola conducta, en prisión de diez (10) a quince (15) años y multa de mil (1.000) a tres mil (3.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes. La pena se aumentará de la mitad a las tres cuartas partes, cuando no se permita la salida de los pasajeros en la primera oportunidad. (Bernate Ochoa y Sinfura Varela, 2019, p. 53)

Igualmente, la reglamentación aérea es regulada por la Aerocivil. También, se encuentran los RAC, un conjunto de medidas emitidas por la esa autoridad para regular diversos aspectos de la aviación civil en el país. Contiene disposiciones sobre licencias y certificaciones, operaciones de vuelo, mantenimiento de aeronaves y seguridad, entre otros temas.

Colombia es parte de varios convenios y acuerdos internacionales relacionados con la aviación civil, como el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago). Estos acuerdos establecen normas y principios generales que se aplican a la legislación aérea colombiana, con el propósito de garantizar la seguridad y el orden en la aviación civil internacional, prevenir actos de interferencia ilícita y promover la cooperación entre los Estados para combatir este tipo de delitos. Colombia, como parte del convenio, tiene la responsabilidad de cumplir con estos compromisos y trabajar en colaboración con otros países para salvaguardar la seguridad de la aviación civil.

Definitivamente, la seguridad integral y el derecho aéreo están estrechamente vinculados en el ámbito de la aviación y la navegación aérea. Ambos se complementan para garantizar la protección de las personas, los bienes y el entorno en el espacio aéreo, y para asegurar que el transporte aéreo se realice de manera segura y eficiente, respetando los derechos y la integridad de los usuarios y los pasajeros. La cooperación entre la seguridad integral y el derecho aéreo es fundamental para mantener altos estándares de seguridad y bienestar en el ámbito de la aviación civil.

Referencias

- Aerocivil. (2015). *Requisitos generales de aeronavegabilidad y operaciones para RPAS, Circular Reglamentaria N.º 002*. Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.
- Aerocivil. (2015). *Documento 10019 Manual sobre sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS)*. Aerocivil.
- Aerocivil. (2020). *Reglas generales de vuelo y de operación. Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC-91*. Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.
- Alvarado Mendoza, A. y Arzt, S. (2001). *El desafío democrático de México: seguridad y estado de derecho*. El Colegio de México.
- Aparicio Barrera, J. (2019). *De la seguridad nacional a la seguridad ciudadana: el papel de la Policía Nacional*. Institución Universitaria de la Policía Nacional de Colombia.
- Aravena, M., Kimelman, E., Micheli, B., Torrealba, R., y Zúñiga, J. (2006). *Investigación Educativa I*. <http://online.aliat.edu.mx/adistancia/InvCuantitativa/LecturasU6/Aravena-et-al-Investigacion-educativa-I-2006.pdf>
- Arévalo, R., Llano, F. y Camargo, L. (2021). Propuesta de un marco de seguridad integral para la gestión de la ciberseguridad en Colombia. *Revista Espacios*, 42(18), 13.
- Aristóteles. (1992). *La política*. Panamericana Editorial
- Arteaga Velásquez, M. (2015). *La transformación del escenario de seguridad bilateral chileno-peruano. Desde el conflicto a la cooperación* (tesis doctoral, Universidad Complutense de Madrid). <https://docta.ucm.es/entities/publication/4fd54da2-5a38-4f4e-81a9-7ed1ff35cf1a>
- Asamblea Nacional Constituyente. (1991). *Constitución Política de Colombia*. Legis.
- Asobancaria. (2020). *Lavado de activos, financiación del terrorismo y financiación de la proliferación de armas de destrucción masiva*. Asociación Bancaria y de Entidades Financieras de Colombia. <https://www.asobancaria.com/wp-content/uploads/2020/09/ASOBAN-LIBRO-LAFT-FPADM-FINAL.pdf>
- Attina, F. (1999). *El sistema político internacional. Introducción a las relaciones internacionales*. Paidós Ibérica.
- Baca Urbina, G. (2016). *Introducción a la seguridad informática*. Editorial Patria
- Beane, A. (1997). *La integración del currículum*. Editorial Morata.

- Blanco et.,al,2014), Combate al lavado de Activos desde el sistema judicial, OEA 5 Edición
- Benzing, C., Chuang, S. C. y Harms, P. D. (2017). Peer support in the relationship between online learners' sense of community and their perceived learning. *Journal of Educational Computing Research*, 55(8), 1123-1143.
- Bernal Torres, C. A. (2016). *Metodología de la investigación. Administración, economía, humanidades y ciencias sociales*. Pearson.
- Bernate Ochoa, F. y Sintura Varela, F. J. (eds.). (2019). *Ley 599 de 2000 (julio 24): Por la cual se expide el Código Penal*. Universidad del Rosario. <https://editorial.urosario.edu.co/pageflip/acceso-abierto/codigo-penal-2000.pdf>
- Buzan, B., Waever, O. y De Wilde, J. (1997). *Security: A new framework for analysis*. Lynne Rienner Publisher.
- Carbia, H., y Saniez, L. L. (2005). *Manual de Seguridad sin Recursos*. Colección Seguridad y Defensa (11). Editorial Seguridad y Defensa.
- Carballo Álvarez, J. L. (2017). Reflexiones sobre la seguridad física. *Revista General de Marina*, 272, 537-545.
- Ceberio, M. y Watzlawick, P. (1998). *La construcción del universo*. Herder.
- Contreras Henao, M. G. (2014). El uso de Aeronaves Remotamente Tripuladas en el conflicto armado colombiano y el Derecho Internacional Humanitario. *Revista de Derecho Público*, (33). <http://dx.doi.org/10.15425/redepub.33.2014.10>
- Caro Bejarano, M. (2011). La protección de las infraestructuras críticas. Documento de Análisis 021/011. *Revista del Instituto Español de Estudios Estratégicos*, 1-7.
- Cortés Bernal, V. (2018, 13 de octubre). ¿Qué tan fácil es volar drones legalmente en el país? *El Espectador*. <https://www.elespectador.com/economia/que-tan-facil-es-volar-drones-legalmente-en-el-pais-article-817686/>
- Del Canto, E. y Silva, A. (2013). Metodología cuantitativa: abordaje desde la complementariedad en ciencias sociales. *Revista de Ciencias Sociales*, 3(141), 25-34. <https://bit.ly/3sKRd9Z>
- Devoto Berriman, C. (2012). El método de resolución de casos en la enseñanza del derecho. *Revista Actualidad Jurídica*, (25). <https://derecho.udd.cl/actualidad-juridica/files/2021/01/AJ-Num-25-P503.pdf>
- Congreso de la República. (1887, 15 de agosto). *Ley 153 de 1887. Por la cual se adiciona y reforma los códigos nacionales, la Ley 61 de 1886 y la 57 de 1887*. Diario Oficial 1.127.
- Congreso de la República. (1947, 7 de noviembre). *Ley 12 de 1947. Por la cual se aprueba el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmada en Chicago el 7 de diciembre de 1944*. Diario Oficial 26.573.
- Congreso de la República. (1993, 12 de agosto). *Ley 62 de 1993. Por la cual se expiden normas sobre la Policía Nacional, se crea un establecimiento público de seguridad social y Bienestar para la Policía Nacional, se crea la Superintendencia de Vigilancia y*

- Seguridad Privada y se reviste de facultades extraordinarias al Presidente de la República.* Diario Oficial 40.987.
- Congreso de la República. (1993, 30 de diciembre). *Ley 105 de 1993. Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.* Diario Oficial 41.158
- Congreso de la República. (2005, 8 de julio). *Ley 962 de 2005. Por la cual se dictan disposiciones sobre racionalización de trámites y procedimientos administrativos de los organismos y entidades del Estado y de los particulares que ejercen funciones públicas o prestan servicios públicos.* Diario Oficial 46.023
- Congreso de la República. (2006, 27 de diciembre). *Ley 1119 de 2006. Por la cual se actualizan los registros y permisos vencidos para el control al porte y tenencia de las armas de fuego y se dictan otras disposiciones.* Diario Oficial 46.464.
- Congreso de la República. (2007, 16 de julio). *Ley 1150 de 2007. Por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con recursos públicos.* Diario Oficial 46.691.
- Congreso de la República. (2008, 5 de agosto). *Ley 1242 de 2008. Por la cual se establece el Código Nacional de Navegación y Actividades Portuarias Fluviales y se dictan otras disposiciones.* Diario Oficial 47.072.
- Congreso de la República. (2008, 31 de diciembre). *Ley Estatutaria 1266 de 2008. Por la cual se dictan las disposiciones generales del hábeas data y se regula el manejo de la información contenida en bases de datos personales, en especial la financiera, crediticia, comercial, de servicios y la proveniente de terceros países y se dictan otras disposiciones.* Diario Oficial 47.219.
- Congreso de la República. (2009, 5 de enero). *Ley 1273 de 2009. Por medio de la cual se modifica el Código Penal, se crea un nuevo bien jurídico tutelado, denominado “de la protección de la información y de los datos”, y se preservan integralmente los sistemas que utilicen las tecnologías de la información y las comunicaciones, entre otras disposiciones.* Diario Oficial 47.223.
- Congreso de la República. (2011, 24 de junio). *Ley 1453 de 2011. Por medio de la cual se reforma el Código Penal, el Código de Procedimiento Penal, el Código de Infancia y Adolescencia, las reglas sobre extinción de dominio y se dictan otras disposiciones en materia de seguridad.* Diario Oficial 48.110.
- Congreso de la República. (2012, 11 de julio). *Ley 1562 de 2012. Por la cual se modifica el Sistema de Riesgos Laborales y se dictan otras disposiciones en materia de salud ocupacional.* Diario Oficial 48.452.
- Congreso de la República. (2012, 17 de octubre). *Ley Estatutaria 1581 de 2012. Por la cual se dictan disposiciones generales para la protección de datos personales.* Diario Oficial 48.587.

- Congreso de la República. (2013, 17 de abril). *Ley Estatutaria 1621 de 2013. Por medio de la cual se expiden normas para fortalecer el Marco Jurídico que permite a los organismos que llevan a cabo actividades de inteligencia y contrainteligencia cumplir con su misión constitucional y legal, y se dictan otras disposiciones*. Diario Oficial 48.764.
- Cerón Rincón, A. y López Cortés, D. (2019). Buscando renovar la praxis en la seguridad contemporánea: capacidades y formación por competencias. *Revista Logos Ciencia & Tecnología*, 11(3), 82-93. <http://dx.doi.org/10.22335/rlct.v11i3.978>
- Ferraro, K. F. (1995). *Fear of crime: Interpreting victimization risk*. State University of New York Press.
- Folchi, M., y Cosentino, E. (1977) Derecho aeronáutico y transporte aéreo. Editorial Astrea.
- García Ojeda, M. y Zambrano Constanzo, A. (2005). Seguridad ciudadana: el aporte de las metodologías implicativas. *Revista de Psicología*, 14(2). <https://doi.org/10.5354/0719-0581.2005.17423>
- Guerrero Bejarano, M. A. (2016). La investigación cualitativa. *INNOVA Research Journal*, 1(2), 1-9. <https://repositorio.uide.edu.ec/handle/37000/3645>
- Guerrero Useda, M. E. (2007). Formación de habilidades para la investigación desde el pregrado. *Acta Colombiana de Psicología*, 10(2), 190-192. <http://www.scielo.org.co/pdf/acp/v10n2/v10n2a18.pdf>
- Gupta, S. F., Ghonge, M. G. & Jawandhiya, P. M. (2013). Review of unmanned aircraft system (UAS). *International Journal of Advanced Research in Computer Engineering & Technology*, 2(4). <https://www.uxvuniversity.com/wp-content/uploads/2014/04/Review-of-Unmanned-Aircraft-System-UAS.pdf>
- Gimeno Sacristán, J. (1995). Diseño del currículum, diseño de la enseñanza: el papel de los profesores. *Comprender y transformar la enseñanza* (J. Gimeno Sacristán y A. Pérez Gómez, comps.). Editorial Morata.
- Grundy, S. (1987). *Producto o praxis del currículum*. Editorial Morata.
- Hernández-Sampieri, R., Fernández, A. y Baptista, P. (2010). *Metodología de la investigación* (6.ª ed.). McGraw-Hill.
- Kennan, G. F. (1948). Memo PPS23 de George Kennan. *Wikisource*. https://en.wikisource.org/wiki/Memo_PPS23_by_George_Kennan
- Kingsbury, A. (1973). *Introduction to security and crime prevention surveys*. Springfield.
- López-Cortés, D. (2019). *La investigación como agente de desarrollo en épocas de pos-conflicto: una mirada desde el currículo en la Escuela de Postgrados de la Fuerza Aérea Colombiana* (tesis doctoral, Universidad Santo Tomás). <http://hdl.handle.net/11634/17799>
- López-Garachana, H. (1999). *Seguridad industrial y protección ambiental para la pequeña y mediana empresa*. Editorial Universidad Iberoamericana.

- López-Roldán, P. y Fachelli, S. (2015). *Metodología de la investigación social cuantitativa*. Universidad Autónoma de Barcelona.
- Manunta, G. (1998). *Seguridad: una introducción* [tesis doctoral, Universitat de Barcelona]. Repositorio Institucional.
- Maslow, A. (1991). *El hombre autorrealizado: hacia una psicología del ser* (9.ª Ed). Kairós.
- Meirieu, P. (1991). *Aprender, sí, pero ¿cómo?* Ediciones Octaedro.
- Meneses, M. (2014). *Seguridad personal y profesional*. <https://mariomenesescpo.wordpress.com/2014/06/13/seguridad-integral/>
- Mir Puig, S. (1976). *Introducción a las bases del derecho penal*. Editorial Bosch.
- Morales, J. (2005). La Seguridad y la defensa en el pensamiento político de Maquiavelo. *Realidad y Reflexión*, 5(13), 91-110. <https://core.ac.uk/download/pdf/47266386.pdf>
- Moscovici, S. (1979). *El psicoanálisis, su imagen y su público*. Huemul.
- Morgenthau, H. (1948). *Politics among nations: The struggle for power and peace*. New York: Alfred A. Knopf.
- Murcia, L. (2010). *Manual de procedimientos de la Dirección General Administrativa del departamento administrativo de Aeronáutica Civil*. Aerocivil.
- Oficina de las Naciones Unidas Contra la Droga y el Delito (UNODC). (2014). *Guía para Colombia sobre el régimen jurídico contra el terrorismo y su financiación*. UNODC. https://www.unodc.org/documents/terrorism/Publications/Colombia_Legal%20Guide/GLFTweb_Spanish.pdf
- Ortiz, M. (2022). *Manual de obligaciones*. Editorial Temis.
- Oliver, E. y Wilson, J. (1972). *Practical security in commerce and industry*. Gower Publishing Limited.
- Orozco Restrepo, G. A. O. (2000). El aporte de la Escuela de Copenhague a los estudios de seguridad. *Revista Fuerzas Armadas y Sociedad*, 20(1), 141-162. <https://www.flacsoandes.edu.ec/sites/default/files/%25f/agora/files/escueladecopenhague.pdf>
- Paine, D. (1972). *Basic principles of industrial*. Oak. Security Publications. Madison.
- Pansza, M. (1998). *El diseño curricular y los diversos modelos educativos*. Editorial Universidad Autónoma de México.
- Pérez de Armiñón, K. (2004). Seguridad Humana: conceptos, experiencias y propuestas. *Revista Cibod d Afers Internacionals*, (76), 59-77.
- Pérez Tobar, J. G. (2018). *Propuesta metodológica para el diseño, automatización y publicación del reporte información de los medios tecnológicos utilizados en vigilancia privada a través de la sede electrónica de la superintendencia de vigilancia y seguridad privada* (tesis de grado, Universidad Santo Tomás). <http://hdl.handle.net/11634/15287>
- Posada Arboleda, R. N. (2015). Conceptos generales de la teoría del saber penal. *Derecho penal. Parte general - Fundamentos* (D. Araque Moreno, coord.). Editorial Universidad de Medellín.

- Presidencia de la República. (1971, 27 de marzo). Decreto 410. *Por el cual se expide el Código de Comercio*. Diario Oficial 33.339. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=41102>
- Presidencia de la República. (1984, 18 de septiembre). Decreto Ley 2324 de 1984. *Por el cual se reorganiza la Dirección General Marítima y Portuaria*. Diario Oficial 36.780.
- Presidencia de la República. (1993, 17 de diciembre). Decreto Ley 2535 de 1993. *Por el cual se expiden normas sobre armas, municiones y explosivos*. Diario Oficial 41.142.
- Presidencia de la República. (1994, 11 de febrero). Decreto Ley 356 de 1994. *Estatuto para la Vigilancia y Seguridad Privada*. Diario Oficial 41.220.
- Presidencia de la República. (2002, 27 de diciembre). Decreto Ley 3222 de 2002. *Por el cual se reglamenta parcialmente el Estatuto de Vigilancia y Seguridad Privada contenido en el Decreto-ley 356 del 11 de febrero de 1994 y se dictan otras disposiciones*. Diario Oficial 45.049.
- Presidencia de la República. (2004, 9 de marzo). Decreto Ley 730 de 2004. *Por el cual se reglamenta parcialmente el Capítulo XI -2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 aprobado mediante la Ley 8ª de 1980*. Diario Oficial 45.488.
- Presidencia de la República. (2010, 5 de agosto). Decreto 2937 del 2010. *Por el cual se designa a la Fuerza Aérea Colombiana, como autoridad aeronáutica de la aviación de Estado*. Diario Oficial 47.793.
- Presidencia de la República. (2013, 27 de junio). Decreto 1377 de 2013. *Por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 1581 de 2012, Derogado Parcialmente por el Decreto 1081 de 2015*. Diario Oficial 48834. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=53646>
- Presidencia de la República. (2014). Decreto Ley 857 de 2014. *Por el cual se reglamenta la Ley Estatutaria 1621 del 17 de abril de 2013, “por medio de la cual se expiden normas para fortalecer el marco legal que permite a los organismos, que llevan a cabo actividades de inteligencia y contrainteligencia, cumplir con su misión constitucional y legal, y se dictan otras disposiciones”*. Diario Oficial 50.453.
- Presidencia de la República. (2022, 08 de marzo). Decreto 338 de 2022, *Ministerio de Tecnologías de la Información Comunicaciones*. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=181866>
- Real Academia Española (RAE). (2014). *Diccionario de la lengua española*. RAE.
- Real Academia Española (RAE). (2023). *Diccionario panhispánico del español jurídico* [en línea]. <https://dpej.rae.es/>
- Rodríguez Jurado, A. (2002). *Introducción al derecho aeronáutico*. El Cid Editor.
- Sánchez, M. (2011). *Infraestructuras críticas y ciberseguridad* [en línea].
- Sequera, D. (2004). *Derecho Aeronáutico Colombiano*. Librería Ediciones del Profesional LTDA.

- Simon Rushby, R. (2017). Drones armados y el uso de fuerza letal: nuevas tecnologías y retos conocidos. *Revista CES Derecho*, 8(1), 22-47. <https://revistas.ces.edu.co/index.php/derecho/article/view/4267>
- Stein, A. (2009). El concepto de Seguridad multidimensional. *Bien común*, 15(176-177), 31-37. <https://biblat.unam.mx/es/revista/bien-comun/articulo/el-concepto-de-seguridad-multidimensional>
- Stenhouse, L. (1991). *Investigación y desarrollo del currículum*. Editorial Morata.
- Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada (Supervigilancia). (2011). Circular 013 de 2011. *Protocolo de operación del servicio de vigilancia y seguridad privada para entidades del sector financiero*. <https://www.supervigilancia.gov.co/publicaciones/5564/protocolo-de-operacion-servicios-de-vigilancia-y-seguridad-privada-para-el-sector-financiero/>
- Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada (Supervigilancia). (2014). *Protocolo de operación para el servicio de vigilancia y seguridad privada prestados en el sector residencial*. Ministerio de Defensa. <https://www.supervigilancia.gov.co/documentos/1673/protocolo-de-operacion-servicios-de-vigilancia-y-seguridad-privada-para-el-sector-residencial/>
- Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada (Supervigilancia) y Cámara de Comercio de Bogotá (2017). *Protocolo de operación para el servicio de vigilancia y seguridad privada en el sector educativo*. Ministerio de Defensa
- Toledo Oropeza, N. H. (2014). *Normatividad vigente que rige a los vigilantes de seguridad privada en Colombia* (tesis de especialización, Universidad Militar Nueva Granada). <http://hdl.handle.net/10654/13672>
- Vásquez Rocha, E. (2008). *Estudios del derecho aeronáutico*. Editorial Universidad Externado.
- Vega-López, R. (2011). Aristóteles, El derecho positivo y el derecho natural. *Anuario de Filosofía del Derecho*, (27), 281-320.
- Zuleta Marín, J. (2006). *Fundamentos para iniciarse en el derecho*. Rodríguez Quito Editores.

Para mayores informes:

Dirección postal

Cra. 11 n.º 102-50 Edificio ESDEGUE, Escuadrón de Investigación
Oficina 411. A.A.110111. Bogotá D.C., Colombia
(601) 2134698 Ext. 72500 - 72625
Correo electrónico: cienciaypoderareo@epfac.edu.co

Biblioteca Escuela de Postgrados de la FAC

<https://libros.publicacionesfac.com>



**Perspectiva jurídica de la seguridad para no abogados:
legislación de la seguridad integral** fue compuesto
en caracteres ConduitTC y Merriweather.
Se terminó de imprimir en Bogotá D. C.,
en octubre del 2023.