

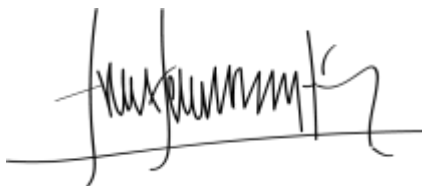
Bogotá D.C., marzo de 2020

Doctor
JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
Secretario General
Honorable Cámara de Representantes
Ciudad

REF: RADICACIÓN PROYECTO DE LEY

En mi condición de miembro del Congreso de la República y en uso del derecho consagrado en la Constitución Política de Colombia y en la ley 5 de 1992, por su digno conducto nos permitimos poner a consideración de la Honorable Cámara de Representantes el siguiente proyecto de ley: ***“Por medio del cual se modifican los artículos 1823 y 1824 del Decreto 410 de 1971”***.

Cordialmente,



JUAN FERNANDO REYES KURI
Representante a la Cámara por el Valle del Cauca
Partido Liberal

PROYECTO DE LEY No 323 DE 2020

“Por medio del cual se modifican los artículos 1823 y 1824 del Decreto 410 de 1971”

EL CONGRESO DE COLOMBIA,
DECRETA:

ARTÍCULO 1. El artículo 1823 del Decreto 410 de 1971, quedará así:

ARTÍCULO 1823. DEFINICIÓN DE SUPERFICIE DE DESPEGUE. Denomínense superficies de despegue las áreas imaginarias, oblicuas y horizontales, que se extienden sobre cada aeródromo y sus inmediaciones, en las cuales está limitada la altura de los obstáculos a la circulación aérea.

La entidad territorial donde esté construido o se pretenda construir un aeródromo determinará las superficies de despeje y la altura máxima de las construcciones y plantaciones bajo dichas superficies, en el respectivo plan de ordenamiento territorial en concordancia con las normas técnicas que para tal fin expida el gobierno nacional.

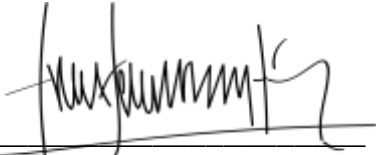
PARÁGRAFO. Para la determinación de instalación y/o operación de un aeródromo militar en cualquier territorio del país se deberá atender a lo dispuesto en la legislación nacional, así como los tratados internacionales ratificados por Colombia, especialmente los que constituyen el derecho internacional humanitario.

ARTÍCULO 2. El artículo 1824 del Decreto 410 de 1971, quedará así:

ARTÍCULO 1824. PERMISO DE LA ENTIDAD TERRITORIAL PARA LEVANTAR CONSTRUCCIONES O PLANTACIONES. Dentro de las áreas a que se refiere el inciso segundo. del artículo anterior, no se podrán levantar construcciones o plantaciones sin permiso de la autoridad municipal, territorial y/o administrativa respectiva, de conformidad con lo establecido en el plan de ordenamiento territorial.

ARTÍCULO 3. VIGENCIA. La presente ley rige a partir del momento de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

De los honorables congresistas,



JUAN FERNANDO REYES KURI

Representante a la Cámara por el Valle del Cauca
Partido Liberal

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La presente exposición de motivos está compuesta por seis (6) apartes:

1. Objetivo
2. Problema que pretende resolver el proyecto de ley
3. Cómo se resuelve el problema
4. Análisis jurídico
5. Antecedentes
6. Derecho comparado
7. Referencias

1. OBJETIVO

El presente proyecto de ley tiene como objetivo ajustar los artículos 1823 y 1824 del Código de Comercio, a los preceptos Constitucionales vigentes, en especial a lo que respecta a la autonomía de las entidades territoriales y su facultad para ordenar los territorios.

2. PROBLEMA QUE PRETENDE RESOLVER

La legislación actual dispone que la autoridad aeronáutica determinará las superficies de despeje y la altura máxima de las construcciones y plantaciones aledañas a donde funcionen los aeródromos civiles y militares, sin consideración alguna al desarrollo de ordenamiento urbanístico de la respectiva entidad territorial. Lo cual no es solo inconveniente, sino que se torna inconstitucional a la luz del artículo 287 de la Constitución Política que dispone que las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses y contrario al derecho internacional humanitario.

3. CÓMO SE RESUELVE EL PROBLEMA

Modificando el código de comercio, devolviéndole la facultad de determinar las superficies de despeje y la altura máxima de las construcciones y plantaciones aledañas de los aeropuertos a las entidades territoriales, y obligando a que la determinación de instalación y/o operación de un aeródromo militar en cualquier territorio del país se haga atendiendo a lo dispuesto en la legislación nacional, así

como los tratados internacionales ratificados por Colombia, especialmente los que constituyen el derecho internacional humanitario.

4. ANTECEDENTES

De acuerdo a lo señalado por el Ministerio de Transporte, Colombia cuenta actualmente con 590 aeropuertos y campos de aterrizaje de los cuales: 74 son de propiedad de Aerocivil, 14 de los Departamentos, 94 Municipales, 9 Militares, 185 Fumigación y 214 Privados (Ministerio de Transporte, 2020).

Los aeropuertos/ bases militares son los siguientes:

Aeropuerto	Municipio/Distrito	Departamento	Comandos aéreos
Aeropuerto Militar CATAM	Bogotá	Distrito Capital	Comando Aéreo de Transporte Militar CATAM
Base Aérea Larandía	Florencia	Caquetá	NA
Base Aérea de Madrid	Madrid	Cundinamarca	Comando Aéreo de Mantenimiento CAMAN
Base Aérea de Marandúa	Marandúa	Guaviare	NA
Base Aérea de Tolemaida	Melgar	Tolima	Comando Aéreo de Combate No. 4
Base Aérea Germán Olano (Palanquero)	Puerto Salgar	Cundinamarca	Comando Aéreo de Combate No. 1
Base Aérea "GR. Arturo Lema Posada"	Rionegro	Antioquia	Comando Aéreo de Combate No. 5
Base Aérea de Tres Esquinas	Solano	Caquetá	Comando Aéreo de Combate No. 6

Base Aérea Marco Fidel Suárez	Santiago de Cali	Valle del Cauca	Comando Aéreo de Combate No. 7 - Cali, Valle.
-------------------------------------	------------------	-----------------	---

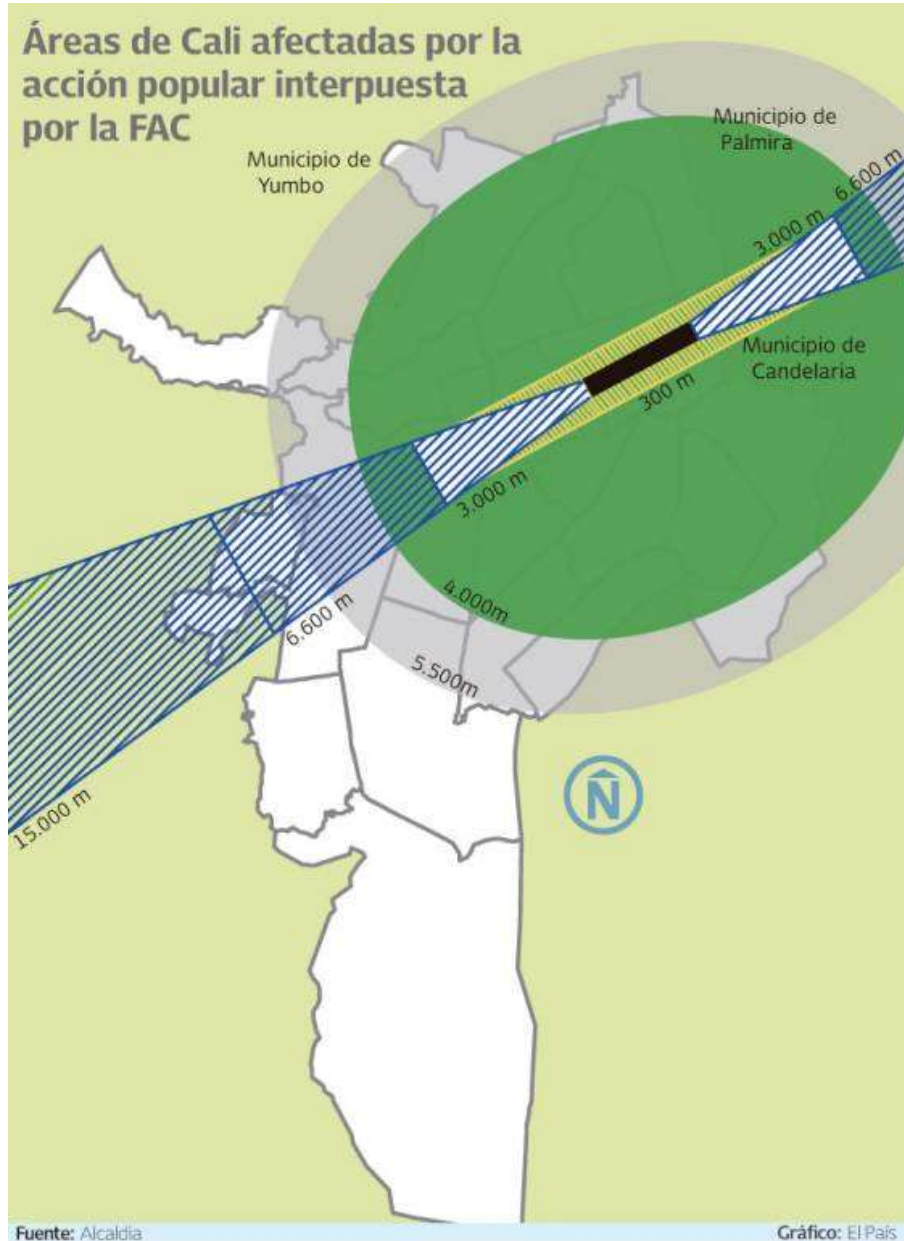
Fuente: elaboración UTL Reyes Kuri, basados en la información disponible de FAC.

La ubicación de estos aeropuertos o bases militares coinciden con la disposición por parte de la Fuerza Aérea Colombiana de comandos aéreos, entre ellos se resalta los ubicados en Cali, Rionegro y Bogotá.

Para el presente proyecto de ley, resulta importante señalar los inconvenientes que traen consigo la ubicación de los comandos aéreos de combate dentro de ciudades principales como Santiago de Cali, a la luz para la autonomía municipal y el derecho internacional humanitario.

Durante muchos años, la presencia de la base aérea Marco Fidel Suárez y la escuela de aviación que lleva el mismo nombre, se consideró por mucho tiempo como un símbolo caleñísimo. Sin embargo, desde el 2013 se instauró en la base aérea un comando de combate, para ser precisos: el comando No. 7. Esto tuvo efectos en la forma en que Cali se organiza y planea su ordenamiento territorial. ¿Por qué? Porque gracias a la influencia del comando de combate, el área de influencia de la base militar abarca, según los datos de la Alcaldía de Cali (2019) casi el 62% del área urbana de Cali, como se muestra a continuación:

Imagen 1. Área de influencia



Tomado de El País Cali, 8 de septiembre de 2019.

Esto significa, conforme al ordenamiento jurídico colombiano¹ que cada que se pretenda otorgar una licencia de construcción dentro de esa área de influencia se

1 Código de Comercio de 1971 Art. 1823 y 1824; • Resolución No 1092 / 2007 Reglamento Aeronáutico Colombiano 14; Anexo 14 OACI Primera Edición de 1951, que reglamenta el diseño y

deba contar un el concepto/ permiso de la Fuerza Aérea Colombiana, quienes, con el argumento de salvaguardar la seguridad de la operación, emiten estudios técnicos de evaluación de obstáculos. Para agosto de 2019, según el comunicado de la Fuerza Aérea Colombiana del 4 de agosto de 2019, se habían expedido hasta ese momento 502 conceptos para evaluar las construcciones de altura (Fuerza Aérea Colombiana, 2019). Este estudio técnico tiene un valor de \$414.058 pesos colombianos, como se puede verificar en la página web de SUIT.

Resulta evidente que la presencia de este comando de combate afecta de manera directa la autonomía territorial de Cali y pone enormes dificultades para la planeación a futuro de la ciudad, y su desarrollo económico, social y cultural. Sin contar con la posible violación del DIH.

La acción popular de la FAC

En el año 2019, la Fuerza Aérea Colombiana interpuso una acción popular en contra del municipio de Santiago de Cali, por haber otorgado licencias de construcción para el desarrollo de proyectos de vivienda, sin contar con el concepto técnico por parte de esta entidad. El argumento principal de mencionada acción fue que los límites de obstáculos para la operación de la base aérea Marco Fidel Suarez fueron modificados por el Acuerdo No. 0373 de 2014 del Plan de Ordenamiento Territorial de Cali, norma que eliminó estas superficies en el sentido de reducirlas a un óvalo con forma de hipódromo alrededor del eje de la pista a 500 metros que no obedece a ningún criterio técnico ni normativo de aviación, ni de aeronáutica establecido por la organización de Aviación Civil Internacional OACI y que a la fecha, esa modificación está generando un riesgo en la ejecución de las operaciones militares aéreas, toda vez que en atención a la modificación del POT-2014 se está otorgando permisos de construcción que afectan gravemente el espacio aéreo de esta base (Acción popular, 2019).

operación de aeródromos; Ley 388 /1997 – Planes de Ordenamiento Territorial, Art. 10 – numeral 3, que habla sobre aeropuertos y ordenamiento en sus áreas de influencia; Decreto 2397/2010, entre otros.

En el desarrollo del proceso se concedió medida cautelar solicitada en la acción popular de la Fuerza Aérea Colombiana, y ordenó la suspensión provisional de las dos licencias de construcción expedidas por el curador No. 02 así como aquellas licencias de construcción que han sido otorgadas para levantar edificaciones de más de doce (12) metros de altura sobre el ara de influencia de la base aérea, la cual se encuentra comprendida en un radio de acción de 4 kilómetros a partir de cualquier límite de la pista, y que no cuenten con el concepto técnico de evacuación de obstáculos para las construcciones en las inmediaciones de los aeródromos y helipuertos de la fuerza pública , expedido por la autoridad aeronáutica competente (Acción popular, 2019).

Los fundamentos jurídicos de esta decisión fueron el convenio de Chicago; el Código de Comercio Art. 1823 y 1824; la Resolución No 1092 / 2007; el Reglamento Aeronáutico Colombiano 14; el Anexo 14 OACI; la Ley 388 /1997 – Planes de Ordenamiento Territorial, Art. 10 – numeral 3, que habla sobre aeropuertos y ordenamiento en sus áreas de influencia; el Decreto 2397/2010, entre otros. Se estima que esta decisión ha retenido o suspendido 5.817 licencias de construcción hasta el momento (Concejo de Santiago de Cali, 2020).

5. ANÁLISIS JURÍDICO

- **Código de Comercio**

Las disposiciones que se pretenden modificar en el presente proyecto de ley van en contra de los postulados de la constitución política de 1991, de la autonomía municipal y la facultad de determinación de cómo se ordena su territorio. Esto resulta evidente, cuando el Código de Comercio dispone lo siguiente:

ARTÍCULO 1823. <DEFINICIÓN DE SUPERFICIE DE DESPEJE>. Denomínense superficies de despeje las áreas imaginarias, oblicuas y horizontales, que se extienden sobre cada aeródromo y sus inmediaciones, en las cuales está limitada la altura de los obstáculos a la circulación aérea.

La autoridad aeronáutica determinará las superficies de despeje y la altura máxima de las construcciones y plantaciones bajo dichas superficies.

De igual forma, el artículo 1824:

ARTÍCULO 1824. <PERMISO DE AUTORIDAD AERONÁUTICA PARA LEVANTAR CONSTRUCCIONES O PLANTACIONES>. Dentro de las áreas a que se refiere el inciso 2o. del artículo anterior, no se podrán levantar construcciones o plantaciones **sin permiso de la autoridad aeronáutica.**

De esta manera, cuando los artículos citados disponen que la autoridad aeronáutica determinará las superficies de despeje y la altura máxima de las construcciones y plantaciones, y que, además, tendrá la competencia para autorizar el levantamiento de construcciones o plantaciones, se desconoce la autonomía que tienen las entidades territoriales para ordenar su territorio, quitándoles la capacidad de ordenar, entre otras, permisos de construcción.

Esta es una norma adoptada mediante el Decreto 410 de 1971, expedido gracias a las facultades extraordinarias que le confirió el numeral 15 del artículo 20 de la Ley 16 de 1968. El código de comercio fue expedido durante la vigencia de la constitución de 1886, cuya visión del territorio y la división política administrativa tenía un carácter unitario y centralista, por ello no sorprende y se hace necesario adecuarlo a los postulados de la constitución de 1991.

- **Constitución Política de Colombia**

En relación con la temática de autonomía territorial, se debe traer a colación la discusión que se dio dentro de la Asamblea Nacional Constituyente en esta materia. Como bien lo señala Paula Robledo Silva (2008), dentro de la discusión del modelo de Estado que adoptaría Colombia, saldrían victoriosos quienes apostaron por un modelo de Estado unitario, siendo esta la tendencia mayoritaria dentro de la ANC. Sin embargo, la Asamblea Nacional Constituyente no estaba dispuesta a mantener el régimen constitucional de 1886, y decidieron reconocer la autonomía de las entidades territoriales, con la que deberían gestionar sus propios intereses y desligar su dependencia del gobierno central para definir las prioridades de los territorios (Paula Robledo Silva, 2008).

Por esta razón, una de las prioridades de la constitución fue garantizar la autonomía de las entidades territoriales, la cual debía materializarse desde tres puntos: la política, la administrativa y la financiera. (Paula Robledo Silva, 2008). En ese sentido, se puede concluir que la autonomía es uno de los ejes estructurales del Estado, en ello, radica su importancia.

La Corte Constitucional ha definido el núcleo esencial de la autonomía en los siguientes términos (Sentencia C-535, 1996):

*“El núcleo esencial de la autonomía es indisponible por parte del Legislador, por lo cual la Constitución ha establecido una garantía institucional a la misma, pues el **principio autonómico es un componente esencial del orden constitucional, por lo cual su preservación es necesaria para el mantenimiento de la identidad misma de la Carta. Por ello la Constitución asegura la existencia de la autonomía -y de otras instituciones y principios que gozan también de garantía institucional- estableciendo un núcleo o reducto indisponible por parte del legislador. Así, si bien la autonomía territorial puede estar regulada en cierto margen por la ley, que podrá establecer las condiciones básicas de la misma, en aras de salvaguardar el interés nacional y el principio unitario, la Constitución garantiza que el núcleo esencial de la autonomía será siempre respetado.**”*
(Negrilla fuera del texto)

Con base en ese precepto, el Constituyente desarrolló herramientas para el ejercicio de la autonomía territorial por parte de las autoridades departamentales y municipales según los asuntos de su competencia. Y para tal fin otorgó en los artículos 105 y 106 la facultad de las autoridades territoriales para realizar consultas populares sobre asuntos relevantes para el mismo ente territorial, y así mismo, facultó a los habitantes de estas entidades territoriales para que pudiesen presentar proyectos sobre asuntos que son de competencia de la respectiva corporación pública. Es un desarrollo de la autonomía territorial mediante la aplicación de herramientas democráticas de participación directa.

Pero donde obra la claridad suprema de la autonomía de las entidades territoriales en la gestión de sus intereses, es en el artículo 287 constitucional, que dispone los derechos que le asisten a los entes territoriales, dentro de los mismos límites de la Constitución y la ley. Es derecho de las entidades territoriales ejercer las

competencias que les corresponden (CP. art. 287), pues sin ellas ninguna acción autónoma es posible. Y además en el artículo encontramos la inviolabilidad por parte del legislador, de la facultad de las entidades territoriales de gobernarse por autoridades propias. Debe protegerse el derecho de cada entidad territorial a autodirigirse en sus particularidades a través del respeto de la facultad de dirección política que ostentan. (Ibídem)

La constitución política definió la autonomía territorial, en los siguientes términos:

“Artículo 287. *Las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, y dentro de los límites de la Constitución y la ley. En tal virtud tendrán los siguientes derechos:*

- 1. Gobernarse por autoridades propias.*
- 2. Ejercer las competencias que les correspondan.*
- 3. Administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.*
- 4. Participar en las rentas nacionales”*

En la misma línea el artículo 298 dispone: *“Los departamentos tienen autonomía para la administración de los asuntos seccionales y la planificación de los asuntos seccionales y la planificación y promoción del desarrollo económico y social dentro de su territorio en los términos establecidos en la Constitución. Más adelante, cuando inicia el desarrollo del régimen municipal complementa, Art. 313 Corresponde a los concejos: “(...) 2. Adoptar los correspondientes planes y programas de desarrollo económico y social y de obras públicas... 7. **Reglamentar los usos del suelo y, dentro de los límites que fije la ley, vigilar y controlar las actividades relacionadas con la construcción y enajenación de inmuebles destinados a vivienda.**”*

En contravía de lo anterior, el Código de Comercio dispuso unas facultades a la autoridad aeronáutica para determinar las superficies de despeje y la altura máxima de las construcciones y plantaciones de estas superficies. Facultad que por mandato constitucional corresponde a la entidad municipal, quien es la encargada

de reglamentar los usos del suelo, y dentro de los límites que fije la ley, vigilar y controlar las actividades relacionadas con la construcción.

Corresponde luego analizar los límites que efectivamente pueden existir para la autonomía territorial a través de una regulación normativa. De conformidad con la Constitución, Colombia es un Estado unitario, y simultáneamente, las entidades territoriales tienen autonomía para manejar sus propios asuntos. Al respecto en la Sentencia C-837 de 2001, se expuso (Sentencia C-837, 2001):

*“Es el Legislador quien está constitucionalmente habilitado para definir el grado de autonomía de tales entidades, ya que, de conformidad con el artículo 287 Superior, dicha facultad se habrá de ejercer "dentro de los límites de la Constitución y la ley". Sin embargo, al delimitar la autonomía territorial, el Legislador debe respetar unos ciertos mínimos, que resultan esenciales para hablar de un régimen descentralizado verdaderamente autónomo - esto es, **debe respetar el núcleo esencial de la autonomía territorial, entendida ésta como un derecho y como una garantía institucional: no puede establecer reglas que vacíen dicha atribución de su contenido esencial.** En la sentencia C-720/99, esta Corporación afirmó sobre el particular: "no puede la ley, so pretexto de diseñar el régimen de ordenamiento territorial, establecer normas que limiten a tal punto la autonomía de las entidades territoriales que sólo desde una perspectiva formal o meramente nominal, pueda afirmarse que tienen capacidad para la gestión de sus propios intereses".*

Luego entonces, la autonomía territorial es uno de los cimientos del Estado Social de Derecho organizado en forma de República unitaria y descentralizada. Hablar de la autonomía de las entidades territoriales es hablar de una cláusula fundacional de la organización de Estado y por lo tanto esta autonomía debe ser respetada al ubicarse en el más alto rango constitucional.

En desarrollo de la autonomía territorial el constituyente delegó facultades para los departamentos y municipios, para que a través de sus corporaciones pudiesen definir sobre aspectos básicos de su autonomía, como la regulación de los usos del suelo. Esta regulación, debe estar delimitada por un marco normativo nacional, pero debe existir un equilibrio entre la unidad nacional y la autonomía territorial mediante un sistema de limitaciones recíprocas. Tal y como se señaló en la Sentencia C-216 de 1994 (Sentencia C-216, 1994):

“La autonomía, por una parte, se encuentra limitada en primera instancia por el principio de unidad, en virtud del cual, debe existir una uniformidad legislativa en todo lo que tenga que ver con el interés general nacional, puesto que la naturaleza del Estado unitario presume la centralización política, que exige unidad en todos los ramos de la legislación y en las decisiones de política que tengan vigencia para todo el territorio nacional, así como una administración de justicia común. La unidad, a su vez, se encuentra limitada por el núcleo esencial de la autonomía territorial (...)

Esta supone la capacidad de gestionar los intereses propios; es decir, la potestad de expedir una regulación particular para lo específico de cada localidad, dentro de los parámetros de un orden unificado por la ley general”.

Por lo cual, la normatividad vigente de los artículos 1823 y 1824 de Código de Comercio, contraría el principio fundacional de autonomía territorial contemplado en la Constitución y así mismo, desconoce las sub-reglas jurisprudenciales sobre las limitaciones que existen para el orden nacional frente a las decisiones de regulación particular propias y exclusivas de cada territorio, y deben ser modificados para entrar en una armonía constitucional y empezar a reconocer el derecho de las entidades territoriales de autogestionarse.

- **Derecho internacional humanitario**

El Estado colombiano es parte de los cuatro Convenios de Ginebra de 1949, aprobados mediante la ley 5 de 1960, depositados ante la Confederación Suiza el 8 de noviembre de 1961 y vigentes desde el 8 de mayo de 1962 (Valencia Villa, A. , 2013). Dentro del IV. Convenio de Ginebra relativo a la protección debida a las personas civiles en tiempo de guerra de 1949, está el Protocolo I de 1977, aprobado por el Estado Colombiano en virtud de la Ley 11 de 1992, la Corte Constitucional lo declaró exequible mediante sentencia C-574 de 1992, fue ratificado el 1 de septiembre de 1993 y su entrada en vigor para Colombia fue el 1 de marzo de 1994.

Tal protocolo se caracteriza por ampliar la noción de conflicto armado internacional y actualiza el campo de protección y en el aspecto conceptual de materias vinculadas tanto en lo que antes era la tradición del derecho de la Haya

como del derecho de Ginebra. El Título III del Protocolo regula lo relacionado con medios y métodos de combate, estatuto de combatiente y de prisioneros de guerra, y el Título IV sobre la población civil.

Dentro del Protocolo I ubicamos el artículo 51 referente a la protección a la población civil y de donde se puede colegir la prohibición de usar a los civiles como herramienta de protección o de favorecimiento en las operaciones militares:

“Art. 51 Protección de la Población civil: (...) 7. La presencia de la población civil o de personas civiles o sus movimientos no podrán ser utilizados para poner ciertos puntos o zonas a cubierto de operaciones militares, en especial para tratar de poner a cubierto de ataques los objetivos militares, ni para cubrir, favorecer u obstaculizar operaciones militares. Las Partes en conflicto no podrán dirigir los movimientos de la población civil o de personas civiles para tratar de poner objetivos militares a cubierto de ataques, o para cubrir operaciones militares”(...)

En este sentido la Corte Constitucional además de señalar dentro de su jurisprudencia el carácter de *Ius Cogens* que tienen estas disposiciones: "En síntesis, los principios del derecho internacional humanitario plasmados en los Convenios de Ginebra y en sus dos Protocolos, por el hecho de constituir un catálogo ético mínimo aplicable a situaciones de conflicto nacional o internacional, ampliamente aceptado por la comunidad internacional, hacen parte del *Ius Cogens* o derecho consuetudinario de los pueblos.", ha identificado un principio fundamental aplicable cual es el principio de distinción (Sentencia T-280 , 2016).

La sentencia C-225 de 1995 menciona (C-225 , 1995):

“[E]n primer término, tal y como lo señala la regla de inmunidad del artículo 13, las partes tienen la obligación general de proteger a la población civil contra los peligros procedentes de las operaciones militares. De ello se desprende, como señala el numeral 2º de este artículo, que esta población, como tal, no puede ser objeto de ataques militares, y quedan prohibidos los actos o amenazas de violencia cuya finalidad principal sea aterrorizarla”.

Además, esta protección general de la población civil contra los peligros de la guerra implica también que no es conforme al derecho internacional humanitario que una de las partes involucre en el conflicto armado a esta población, puesto

que de esa manera la convierte en actor del mismo, con lo cual la estaría exponiendo a los ataques militares por la otra parte.

Esta protección general de la población civil también se materializa en la salvaguarda de los bienes indispensables para su supervivencia, los cuales no son objetivos militares (art. 14). Tampoco se pueden utilizar militarmente ni agredir los bienes culturales y los lugares de culto (art. 16), ni atentar contra las obras e instalaciones que contienen fuerzas peligrosas, cuando tales ataques puedan producir pérdidas importantes en la población (art. 15).

Finalmente, el Protocolo II también prohíbe ordenar el desplazamiento de la población civil por razones relacionadas con el conflicto, a no ser que así lo exijan la seguridad de las personas civiles o razones militares imperiosas. Y, en este último caso, el Protocolo establece que se deberán tomar "todas las medidas posibles para que la población civil sea acogida en condiciones satisfactorias de alojamiento, salubridad, higiene, seguridad y alimentación. (Art. 17)".

De lo dicho anteriormente, la Sala concluye que el principio de distinción contenido en los Convenios de Ginebra y sus dos protocolos adicionales (i) hacen parte de la Constitución. De igual manera, (ii) las partes en conflicto deben distinguir, en todo momento y lugar, entre la población civil y los combatientes, siendo estos últimos los únicos a los cuales se puede atacar militarmente. En el mismo sentido, (iii) existe una prohibición según la cual las partes bélicas no pueden involucrar en la guerra a los civiles, utilizándolos como escudos o desplegando alguna conducta que los exponga ante los ataques del "enemigo".

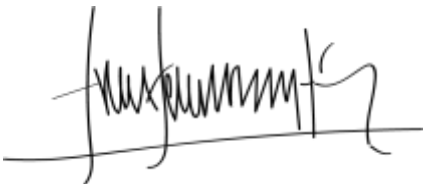
CONCLUSIÓN

Resulta evidente la necesidad de la modificación de las normas del código de comercio, conforme a lo dispuesto en la constitución de 1991 y por el DIH, en tanto son el fundamentos jurídicos de la problemática que se presenta en el país, cuya magnitud se representa en el conflicto que actualmente se desarrolla en la ciudad de Santiago de Cali, pero que en el futuro podrá afectar la autonomía y el desarrollo de las demás ciudades del país que cuentan con comandos de combate y transporte dentro de sus circunscripciones o áreas territoriales. Destacando a ciudades como Bogotá y Rionegro que cuentan con este tipo de comandos dentro de su territorio.

En ello radica la convención de este proyecto de ley, proyecto que le devolverá la facultad de determinar las superficies de despeje y la altura máxima de las construcciones y plantaciones aledañas de los aeropuertos a las entidades territoriales, y obliga a que la determinación de instalación y/o operación de un aeródromo militar en cualquier territorio del país se haga atendiendo a lo dispuesto en la legislación nacional, así como los tratados internacionales ratificados por Colombia, especialmente los que constituyen el derecho internacional humanitario.

En este sentido, la invitación de este proyecto es a defender la autonomía territorial como presupuesto fundamental de la descentralización en Colombia y la autogestión de los territorios por parte de las autoridades locales. Así como a defender el desarrollo económico de las ciudades que pueden verse limitadas con la presencia de este tipo de operaciones militares.

De los honorables congresistas,



JUAN FERNANDO REYES KURI

Representante a la Cámara por el Valle del Cauca
Partido Liberal

Referencias

- Acción popular, Fuerza Aérea Colombiana Vs. Concejo de Cali, Alcaldía de Santiago de Cali y la Curaduría Urbana No. 2 de Cali (2019).
- C-225 , Corte Constitucional (M.P.: Alejandro Martínez Caballero 1995).
- Concejo de Santiago de Cali. (26 de 02 de 2020). *Concejo de Cali*. Obtenido de Restricción de FAC a construcciones en altura en Cali afectan a 5 mil licencias de construcción y 29 planes urbanísticos:
http://www.concejodecali.gov.co/Publicaciones/restriccion_de_fac_a_construcciones_en_altura_en_cali_afectan_a_5_mil_licencias_de_construccion_y_29_planes_urbanisticos
- Fuerza Aérea Colombiana. (04 de Agosto de 2019). *Comunicado de la Fuerza Aérea Colombiana frente a los pronunciamientos de la Alcaldía de Cali*. Obtenido de <https://www.fac.mil.co/comunicado-de-la-fuerza-aerea-colombiana-frente-los-pronunciamientos-de-la-alcald%C3%ADa-de-cali>
- Ministerio de Transporte. (última actualización: 4 de marzo de 2020). *Gov.co* . Obtenido de Transporte Aéreo - Aeropuertos:
<https://www.mintransporte.gov.co/preguntas-frecuentes/67/transporte-aereo---aeropuertos/>
- Paula Robledo Silva. (2008). *El panorama territorial colombiano*. Bogotá: Revista Derecho del Estado n.º 21.
- Sentencia C-216, Corte Constitucional (M.P. Vladimiro Naranjo Mesa) 1994).
- Sentencia C-535, Corte Constitucional (M.P.: Alejandro Martínez Caballero 1996).
- Sentencia C-837, Corte Constitucional (M.P.: Jaime Araujo Rentería 2001).
- Sentencia T-280 , Corte Constitucional (M.P.: María Victoria Calle 2016).
- Valencia Villa, A. . (2013). *Derecho Internacional Humanitario, Conceptos Básicos, Infracciones en el conflicto armado colombiano*. Oficina en Colombia del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos y Embajada de Canadá.