1061.106 - 2017038392

Bogotá, D.C, 18 de octubre de 2017

Doctor

**WILMER RAMIRO CARRILLO MENDOZA**

**Presidente Comisión Sexta Constitucional.**

**CAMARA DE REPRESENTANTES**

**CONGRESO DE LA REPUBLICA.**

CRA 8 N°8-68 OFICI 607/608 EDIFICIO NUEVO CONGRESO

BOGOTA

Asunto: Respuesta a Proposición-Debate Control Político.

Estimado Doctor Carrillo.

Mediante la presente, la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, allega las respuestas al cuestionario enviado por la Comisión Sexta Constitucional de la Cámara de Representantes:

1. **Cuál es la principal función de la Aeronáutica Civil y su razón de ser.**

**RESPUESTA**

Las funciones de la Unidad Administrativa Espacial de Aeronáutica Civil han sido dadas por el Decreto 260 de 2004, modificado por el Decreto 823 de 2017. En adición a lo anterior la legislación aeronáutica contenida en el Código del Comercio, le ha atribuido algunas funciones a esta Entidad, relativas a cuestiones puntuales, en su condición de Autoridad Aeronáutica. Se transcriben a continuación tales funciones, destacando las que guardan relación con el tema objeto del cuestionario.

De conformidad con lo previsto en el artículo 2º del Decreto 260 de 2004, modificado por el Decreto 823 de 2017:

*“****La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) es la autoridad en materia aeronáutica en todo el territorio nacional******y le compete regular, certificar, vigilar y controlar a los proveedores de servicios a la aviación civil****, el uso del espacio aéreo colombiano y la infraestructura dispuesta para ello.*

*Le corresponde también, con carácter exclusivo, prestar los servicios a la navegación aérea y operar las ayudas requeridas para que la navegación en el espacio aéreo colombiano se efectúe con seguridad.*

*Así mismo, tiene bajo su responsabilidad la operación, explotación y provisión de servicios aeroportuarios de los aeródromos a su cargo. Igualmente, coordinará con la aviación del Estado lo necesario para gestionar la seguridad operacional, la seguridad de la aviación civil y la soberanía nacional. Adelantará la investigación de accidentes, incidentes graves e incidentes en la aviación civil, siendo su objeto determinar las causas y factores que contribuyeron al suceso, para lo cual tendrá acceso irrestricto a los restos de las aeronaves, al lugar de los hechos y al material probatorio, y tendrá control absoluto sobre los mismos, para implementar las acciones correctivas que impidan su repetición y mitiguen los riesgos para el desarrollo seguro de la aviación civil.» 3 de 2017.”*

El artículo 5 del mismo decreto, detalla las funciones principales de la Entidad, de la siguiente manera:

*“Son funciones generales de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil), las siguientes:*

*1.* ***Coordinar con el Ministerio de Transporte la definición de políticas y planes generales de aeronáutica civil y transporte aéreo, dentro de los planes generales de aeronáutica civil, propendiendo por el desarrollo aeronáutico del país.***

*2. Formular propuestas al Ministerio de Transporte para la definición de las políticas y planes generales de aeronáutica civil y transporte aéreo, dentro de planes generales de aeronáutica civil, propendiendo por el desarrollo aeronáutico y aeroportuario del país.*

*3. Dirigir, organizar y coordinar el desarrollo del transporte aéreo en Colombia.*

***4. Garantizar el cumplimiento del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus anexos.***

*5. Armonizar las disposiciones que promulgue la Organización de Aviación Civil Internacional con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y garantizar su divulgación.*

***6. Desarrollar, interpretar y aplicar en todos sus aspectos las normas sobre aviación civil y transporte aéreo.***

***7. Vigilar el cumplimiento de las normas aeronáuticas.***

***8. Regular, vigilar y controlar la navegación aérea que se realice en el espacio aéreo a su cargo.***

*9. Intervenir y sancionar la violación de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.*

*10. Adoptar las medidas necesarias para asegurar que los proveedores de servicio cumplan las normas relacionadas con la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra y el público en general, en todos los asuntos relacionados con la salvaguarda contra actos de interferencia ilícita en la aviación civil.*

*11. Dirigir y mantener el Programa de Seguridad Operacional del Estado.*

*12. Conducir técnicamente, con independencia y autonomía, las investigaciones de accidentes, incidentes graves e incidentes de la aviación civil, emitir las recomendaciones y propender por la gestión de la seguridad operacional.*

*13. Propender por la atención integral y asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares.*

*14. Ejecutar las actividades necesarias para administrar, mantener y operar la infraestructura aeronáutica de su competencia.*

*15. Dirigir, planificar, operar, mantener y proveer, en lo de su competencia, los servicios de navegación aérea.*

*16. Fomentar y facilitar la investigación en ciencia y tecnología aeronáutica y aeroespacial, a partir de las funciones sustantivas de la educación.*

*17. Promover el fortalecimiento de la capacitación técnica del personal aeronáutico en el territorio nacional.*

*18. Fijar y desarrollar la política tarifaria en materia de transporte aéreo nacional e internacional y sancionar su violación.*

*19. Establecer las tarifas y derechos en materia de transporte aéreo.*

*20. Recaudar y cobrar las tasas, tarifas y derechos por la prestación de los servicios aeronáuticos y los que se generen por las concesiones, autorizaciones, licencias o cualquier otro tipo de ingreso o bien patrimonial.*

*21. Promover e implementar estrategias de mercadeo y comercialización que promuevan el desarrollo, crecimiento y fortalecimiento de los servicios del sector aéreo y aeroportuario.*

*22. Propiciar la participación regional y los esquemas mixtos en la administración aeroportuaria.*

*23. Coordinar los lineamientos con las demás entidades u organismos nacionales e internacionales, que tengan a su cargo funciones complementarias con la aviación y el transporte aéreo.*

*24. Conducir, en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores, las relaciones con autoridades aeronáuticas de otros países y con organismos internacionales de aviación civil.*

*25. Facilitar la prestación de la asistencia técnica a las entidades de derecho público internacional o de otros países que la soliciten, bajo acuerdos de cooperación bilateral o multilateral.*

*26. Realizar todas las operaciones administrativas y comerciales para el cabal cumplimiento de su objetivo.*

*27. Las demás que señale la ley de acuerdo con la naturaleza del modo de transporte.”* (Negrillas no son del texto)

Además de lo anterior, los siguientes artículos del Código de Comercio, en su parte aeronáutica, asignan funciones esta Entidad, como autoridad aeronáutica:

***“ART. 1782*** *“Por "autoridad aeronáutica" se entiende el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil o la entidad que en el futuro asuma las funciones que actualmente desempeña dicha Jefatura.*

***Corresponde a esta autoridad dictar los reglamentos aeronáuticos.”*** (Negrillas no son del texto)

***“ART. 1790 La autoridad aeronáutica establecerá los requisitos técnicos que deban reunir las aeronaves y dictará las normas de operación y mantenimiento de las mismas.***

*La autoridad aeronáutica expedirá un certificado de navegabilidad, en donde consten las condiciones de operación de la aeronave.”* (Negrillas no son del texto)

***“ART. 1801 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.”* (Negrillas no son del texto)

***“ART. 1815*** *La autoridad aeronáutica clasificará los aeródromos y determinará los requisitos que deba reunir cada clase, teniendo en cuenta siempre las reglamentaciones internacionales.”*

***“ART. 1848*** *Corresponde a la autoridad aeronáutica el establecimiento, por medio de los reglamentos, del procedimiento que debe seguirse en la investigación de los accidentes.”*

***“ART. 1860 La autoridad aeronáutica reglamentará y clasificará los servicios aéreos, los explotadores y las rutas, y señalará las condiciones que deberán llenarse para obtener los respectivos permisos de operación,*** *con la finalidad de lograr la prestación de servicios aéreos seguros, eficientes y económicos, que al mismo tiempo garanticen la estabilidad de los explotadores y de la industria aérea en general.”* (Negrillas no son del texto)

***“ART. 1873*** *La autoridad aeronáutica deberá reglamentar las actividades de las escuelas de aviación, aeroclubes y entidades dedicadas al mantenimiento de aeronaves.”*

1. **¿De dónde viene la decisión de emitir la resolución para contratación de tripulantes extranjeros, para reformar la regulación existente, fue a petición de parte, de alguna autoridad de gobierno, de la empresa, de iniciativa propia?**

**RESPUESTA**

Esta autoridad aeronáutica se ha visto abocada a autorizar la actuación de pilotos extranjeros como comandantes de aeronaves colombianas, cada vez que por algún motivo no hay en el país o no estén disponibles, suficientes pilotos habilitados para tripular una determinada marca y modelo de aeronave, principalmente durante el proceso incorporación de aeronaves nuevas, pertenecientes a una marca y modelo previamente inexistente en Colombia, mientras se habilitan pilotos colombianos, lo cual se ha dado lugar esporádicamente a la actuación de un reducido número de pilotos extranjeros.

La reglamentación recientemente adoptada, fue expedida con fundamento en el artículo 1804 del Código de Comercio, cuyo inciso final establece que: *“…* ***Salvo lo que dispongan el reglamento******para casos especiales****, en las aeronaves de transporte público matriculadas en Colombia,* ***el comandante*** *será de nacionalidad colombiana.”*(Negrillas no son del texto)

Es decir que, ante un caso especial como resultaba ser la no disponibilidad de suficientes pilotos para ciertas aeronaves, el Reglamento Aeronáutico dispuso lo pertinente, en aras de asegurar la continuidad en la eficiente prestación del servicio público esencial del transporte aéreo, como lo ordena el Artículo 365 de la Constitución Política de Colombia. (El transporte aéreo, ha sido definido como un servicio público esencial, por el Artículo 68 de la Ley 336 de 1996.)

En esta entidad ciertamente se recibió el día 25 de septiembre de 2017, una comunicación de la empresa Avianca fechada el día 20 del mismo mes y año, solicitando se le autorizara la vinculación de pilotos extranjeros, pero en lugar de conceder tal autorización, se decidió oficiosamente y por iniciativa propia, reglamentar tal vinculación, bajo condiciones y requisitos muy puntuales en defensa de la seguridad aérea, exhortando a dicha empresa a someterse a ellos, mediante oficio No 2017 035782 del 3 de octubre de 2017.

1. **Con qué frecuencia el Gobierno Nacional por medio de sus ministerios solicita a la Aeronáutica Civil modificar sus regulaciones.**

**RESPUESTA**

Los Reglamentos Aeronáuticos suelen ser modificados frecuentemente (en promedio una vez cada mes) pero, generalmente, no por solicitud del Gobierno Nacional o sus Ministerios, sino debido a variaciones en los estándares internacionales, por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional o por iniciativa propia de acuerdo a las necesidades de nuestra aviación.

Ocasionalmente se han expedido reglamentaciones a solicitud del Gobierno Nacional, como la Resolución 0201 del 23 de enero de 2017, *“Por la cual se adoptan unas normas para facilitar la operación de aeronaves al servicio de la Organización de las Naciones Unidas, en cumplimiento del acurdo entre el Gobierno de la República de Colombia y las Naciones Unidas, relativo al estatuto de la Misión Naciones Unidas en Colombia”* lo cual estaba dirigido a facilitar las labores de verificación al cumplidito de los acuerdos de Paz, pactados con la Guerrilla de las FARC.

1. **Explique la reglamentación nacional, legal o reglamentaria sobre la contratación de tripulación extranjera.**

**RESPUESTA**

La Resolución No. 03033 de octubre 3 de 2017, expedida por esta entidad en el ejercicio de sus funciones, no fue un acto administrativo de carácter particular y concreto autorizando a una empresa en particular para vincular tripulantes extranjeros, sino un acto de carácter general y abstracto mediante el cual se incorporaron a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC 4 -Normas de Aeronavegabilidad y Operación de Aeronaves) unas disposiciones encaminadas a identificar ciertos casos especiales ante los cuales las empresas de aviación colombianas podrían vincular pilotos extranjeros, como comandantes para la operación de sus aeronaves, así como los requisitos para hacerlo y las condiciones para el desempeño de dicho personal.

La menciona reglamentación fue expedida con fundamento en el Artículo 1804 del Código de Comercio, cuyo inciso final determina que: *“****Salvo lo que disponga el reglamento para casos especiales,*** *en las aeronaves de transporte público matriculadas en Colombia,* ***el comandante*** *será de nacionalidad colombiana.”* (Negrillas no son del texto).

De la disposición transcrita se desprenden dos consideraciones, a saber:

1. Si el comandante de las aeronaves ha de ser colombiano, **salvo lo que disponga el reglamento para casos especiales,** significa que en presencia de tales casos especiales, el comandante sí podría ser extranjero, en cuanto así fuese dispuesto en el correspondiente reglamento; y eso fue precisamente lo que hizo la Resolución 03033 de 2017; es decir, identificar esos casos especiales regulándolos e incorporándolos en el Reglamento, que para este caso es el RAC 4 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia; en atención a requisitos y condiciones muy puntuales, como queda explicado.

La incorporación de dicha disposición en los Reglamentos Aeronáuticos, tuvo lugar entre otras, mediante el ejercicio de las atribuciones conferidas a esta autoridad por el artículo 1790 del Código de Comercio que la faculta para “…*establecer los requisitos técnicos que deban reunir las aeronaves y dictar las normas de operación … de las mismas”*  y por el artículo 1801 del mismo estatuto, que la faculta *para la determinación de las funciones que deben ser cumplidas por el personal aeronáutico, las condiciones y requisitos necesarios para su ejercicio…”*

El personal aeronáutico ha sido definido por el artículo 1800 del citado Código de como *“…aquellas personas que, a bordo de las aeronaves o en tierra, cumplen funciones vinculadas directamente a la técnica de la navegación aérea.”* lo cual incluye entre otros, a Pilotos/comandantes, copilotos, ingenieros de vuelo, tripulantes de cabina, controladores de tránsito aéreo, operadores de estación aeronáutica, técnicos de mantenimiento aeronáutico y despachadores de vuelo.

Concordante con lo anterior, el numeral 6 del artículo 5º del Decreto 260 de 2004, modificado por el artículo 2º del Decreto 823 de 2017, le ha atribuido a esta Unidad Administrativa Especial, la función de *“****Desarrollar,*** *interpretar y aplicar en todos sus aspectos* ***las normas sobre aviación civil y transporte aéreo.”*** (Subrayado no es del texto).

La resolución en 03033 de 2017 en cuestión, simplemente estaba adoptando ese reglamento para casos especiales, al cual se refiere el Art. 1804 del Código de Comercio, el cual bien podría haber sido ser expedido mucho tiempo atrás, si se hubiesen presentado, circunstancias de tal magnitud que lo ameritasen.

1. Como quiera que la restricción del Código de Comercio, **se refiere** **solo al comandante**, ello significa que los copilotos, al igual que cualquier otro tripulante que no sea comandante, pueden ser extranjeros, sin necesidad de ninguna reglamentación o autorización especial.

Esto es concordante con lo decidido por el (H) Consejo de Estado, en sentencia de junio 7 de 2001, cuando decretó la nulidad de una disposición que estaba contenida en el RAC 4 los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, que precisamente establecía que en las aeronaves colombianas *“los tripulantes serán colombianos”* refiriéndose a todos los tripulantes. En esa oportunidad el Consejo de Estado entendió que si el Artículo 1804, del Código de Comercio decía que *“Salvo lo que disponga el reglamento…el comandante será de nacionalidad colombiana”* mal podría dicho reglamento, extenderse a todos los tripulantes, llegando concluir que:

*“Interpretando la frase impugnada, se observa que ella excluye de manera absoluta a quienes no sean colombianos, de la posibilidad de trabajar en cualquiera de los puestos propios de la tripulación de aeronaves colombianas… Contiene entonces una prohibición absoluta respecto a los extranjeros… en estas circunstancias, la comentada prohibición resulta opuesta a los artículos 25 y 100 de la Constitución Política…”* (Los Arts. 25 y 100 de la Constitución Política, consagran el derecho al trabajo y la igualdad de derechos para los extranjeros frente a los nacionales, respectivamente).

Siendo así, la sentencia decretó la nulidad de la frase *“los tripulantes serán colombianos”* que estaba contenida en la Parte Cuarta de los Reglamentos Aeronáuticos, lo cual reafirma que la restricción en cuanto a nacionalidad, solo aplica en relación con el comandante de aeronaves y no en relación con los otros tripulantes diferentes de él.

Es por eso, que la reglamentación adoptada con la Resolución 03033 de 2017, se refirió específicamente a los casos especiales, en los cuales ciertas aeronaves colombianas podrían tener un piloto extranjero como **comandante**, dejando claro que los demás tripulantes no requieren ninguna norma o autorización especial para desempeñarse a bordo de aeronaves colombianas.

Las disposiciones adoptadas con dicha resolución, incluyeron, además, una serie de condiciones encaminadas a evitar que la seguridad aérea se viera comprometida con ocasión de la intervención de pilotos extranjeros, como se verá más adelante.

Tales determinaciones no tienen ninguna connotación de tipo laboral, sino de tipo eminentemente aeronáutico con la finalidad asegurar la continuidad en la prestación del servicio público esencial del transporte aéreo, bajo cualquier circunstancia en que no haya en el país disponibilidad suficiente de pilotos para determinada marca y modelo de aeronave en particular.

De acuerdo con los estándares internacionales de la aviación civil y los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, un piloto solo puede operar aeronaves de la marca y modelo en que esté entrenado y habilitado y eso puede dar lugar a que en determinado momento no haya en el país pilotos disponibles o no sean suficientes, para cierto tipo de aeronave, lo cual ha sucedido en oportunidades anteriores, P. Ej: cuando las aerolíneas nacionales han adquirido aeronaves de nueva tecnología, correspondientes a una marca y modelo previamente inexistente en el país.

Desde luego esos casos anteriores, han sido esporádicos y han obedecido a una programación previa dando lugar a la incorporación temporal de algunos pilotos extranjeros y su gradual sustitución por pilotos colombianos, motivo por el cual no se presentaba un impacto tan significativo como para requerir una reglamentación especial.

Por otra parte, el Artículo 365 de la Constitución Política de Colombia ha estipulado que: *“Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado.* ***Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.”*** (Negrillas no son del texto)

El transporte aéreo no solo es un servicio público, sino que ha sido definido como esencial, por el artículo 68 de la Ley 336 de 1996, al establecer que:

*“****El modo de transporte aéreo, además de ser un servicio público esencial****, continuará rigiéndose exclusivamente por las normas del Código de Comercio -libro quinto, capítulo preliminar y segunda parte-, por el manual de reglamentos aeronáuticos que dicte la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y por los tratados, convenios, acuerdos, prácticas internacionales debidamente adoptados o aplicadas por Colombia.”* (Negrillas no son del texto)

Dado que el artículo 5º del Decreto 260 de 2004, modificado por artículo 2º el Decreto 823 de 2017, en su numeral 3, atribuyó a esta Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, la función de *“Dirigir, organizar y coordinar el desarrollo del transporte aéreo en Colombia.”* ello le impone a esta entidad, responsabilidades en relación con la prestación de dicho servicio público.

Dicha Resolución, si bien fue expedida en medio de la coyuntura crítica del cese de actividades por parte los pilotos de la aerolínea Avianca, agremiados en ACDAC, no estuvo direccionada en manera a alguna a obstruir el derecho de los trabajadores, sino a proteger la prestación del servicio público esencial del transporte aéreo, que ya afecta a medio millón de usuarios en el país, que es lo que incumbe a esta autoridad.

Es por ello que las normas adoptadas están direccionadas al futuro ante cualquier situación que comprometa la disponibilidad de pilotos y con ello el servicio público esencial del transporte aéreo y son aplicables para cuales quiera o empresas de transporte aéreo, pilotos o aeronaves, que den lugar a esa situación.

La resolución adoptada adiciona un numeral 4.14.1.4.4. al RAC 4 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se contrae lo siguiente:

*“Cuando operen o hayan de operar en el país aeronaves colombianas pertenecientes a una marca y modelo para la cual no existen pilotos ni instructores de vuelo, cuando una empresa colombiana explote aeronaves recibidas en arrendamiento con tripulación o cuando por cualquier otro motivo, no haya en el país o no estén disponibles, suficientes pilotos habilitados para una determinada marca y modelo de aeronave, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, podrá autorizar la operación de tales aeronaves a cargo de comandantes extranjeros, con sujeción a las siguientes reglas:*

1. El desempeño de pilotos extranjeros como comandantes de aeronaves colombianas (Con matrícula colombiana o extranjeras operadas por aerolínea colombiana), se autorizará por un período no superior a tres (3) meses.
2. La presencia de pilotos o instructores de vuelo de nacionalidad extranjera, en una empresa colombiana de servicios aéreos comerciales de transporte público, no puede dar lugar a que se afecte el porcentaje del noventa por ciento (90 %) del total de trabajadores colombianos, exigible a la respectiva empresa, según el artículo 1803 del Código de Comercio.
3. Todo piloto extranjero que haya de actuar como comandante o instructor de vuelo, en aeronaves de matrícula colombiana, o de matrícula extranjera explotada por operador colombiano, deberá:
4. Para actuar como comandante, demostrar que es titular, según sea requerido, de una licencia de piloto comercial o piloto de transporte de línea o su equivalente, válidamente expedida o convalidada por la autoridad aeronáutica de un Estado miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional -OACI, para lo cual:

(i) Se efectuará un proceso de convalidación de licencia de conformidad con lo previsto en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, para lo cual se debe adjuntar fotocopia debidamente consularizada o apostillada de la licencia extranjera y certificado médico vigente cuando corresponda o certificado de validez y vigencia de la licencia, especificando las atribuciones y facultades otorgadas a la misma, Adjuntar solicitud de la empresa o explotador de la aeronave exponiendo las razones de carácter técnico y/o administrativo que hacen necesaria la convalidación. Además, deberá incluir la identificación del personal que requiere la convalidación, el tipo de licencia, funciones a desempeñar y el término de validez de la convalidación.

(ii) Si la aeronave tuviese matrícula extranjera, la respectiva licencia del comandante, al igual que las de los demás miembros de la tripulación de vuelo, habrán sido expedidas o convalidadas por la autoridad aeronáutica del Estado de matrícula, de conformidad con lo previsto en artículo 32, literal (a) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

1. Para actuar como instructor de vuelo, demostrar que es titular, de una licencia de piloto comercial o de línea y una habilitación o licencia de instrucción de vuelo y convalidarla(s) de conformidad con lo prescrito en el RAC 2, numeral 2.1.7.1. (a).
2. Acreditar proeficiencia lingüística en el idioma español o en el idioma inglés. Si el piloto extranjero no tiene proeficiencia lingüística en el idioma español, sólo podrá operar rutas con origen o destino en aeropuertos internacionales de Colombia.
3. Recibir instrucción teórica incluyendo al menos, familiarización de las rutas y aeropuertos a operar, así como de los estándares y manuales aplicables de la empresa a la cual haya de prestar sus servicios (Manual General de Operaciones, etc.) de acuerdo al Programa de entrenamiento.
4. Aprobar un chequeo de rutas.
5. Estar autorizado para trabajar en Colombia, por parte de las autoridades competentes, según sea necesario.
6. En el caso de aeronaves con matrícula extranjera operadas bajo contratos de fletamento, sus comandantes pueden ser extranjeros, sin necesidad de autorización especial y ni convalidación de su licencia en Colombia, dado que, al no transferir este contrato la calidad de explotador, según el artículo 1893 del Código de Comercio, el fletante extranjero continuaría siendo explotador de la aeronave. Consiguientemente, tales aeronaves fletadas, al no ser explotadas por un operador colombiano, no adquieren el carácter de aeronave colombiana y en tal virtud, tampoco pueden ser operadas en rutas domésticas, entre punto situados en el territorio de Colombia, dado que esos servicios denominados “de cabotaje” se reservan a las aeronaves colombianas de acuerdo con lo previsto en artículo 1875 del Código de Comercio.
7. En cada caso particular, la empresa interesada deberá presentar una solicitud escrita dirigida a la Dirección General de la UAEAC, en la cual sustente las motivaciones de la misma, relacionando los pilotos requeridos y aportando los documentos referenciados en el literal c) 1) i) de este numeral, informando el tiempo estimado para su desempeño como piloto en el país.
8. La respectiva autorización para vincular comandantes extranjeros, será concedida mediante oficio suscrito por el Director General de la UAEAC, previo concepto favorable de la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, en el cual se relacionará los pilotos autorizados por su nombre y licencia, indicando el término de vigencia de la respectiva autorización, que no será superior a tres (3) meses. La cantidad de pilotos podrá variarse sin que se exceda el término de la autorización inicial.
9. La autorización que sea concedida, será publicada en la página Web de la UAEAC, a más tardar dentro de los dos (2) días hábiles siguientes a su expedición.
10. Si hubiese en el país pilotos colombianos habilitados y plenamente disponibles para actuar de inmediato como comandantes en el tipo de aeronave en cuestión, se les dará preferencia, siempre y cuando cumplan en su totalidad los requisitos exigibles.
11. Durante la operación se tendrá en cuenta lo siguiente:
12. En cada vuelo no podrá actuar como tripulante, más de un piloto extranjero.
13. La empresa interesada no programará comandantes extranjeros, para operar hacia o desde aeropuertos en rutas nacionales, que requieran condiciones o entrenamiento especial, de conformidad con su estudio de seguridad.
14. Los tripulantes extranjeros deberán dar cumplimiento en todo momento a las normas pertinentes los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y a los manuales aprobados por la UAEAC al respectivo explotador.”
15. **¿Qué se debe entender por causas debidamente justificadas? ¿as pérdidas de la empresa o la seguridad del transporte aéreo? ¿Cuál debe primar?**

**RESPUESTA**

La resolución 03033 de 2017, no hace ninguna referencia a “causas debidamente justificadas” no obstante, cabe aclarar que las determinaciones de esta entidad siempre están encaminadas en primer lugar a la seguridad no solo del transporte aéreo, sino de toda la aviación civil y en segundo lugar a la estabilidad y regularidad en los servicios aéreos en favor de los usuarios.

Los aspectos económicos, como las pérdidas de las empresas, si bien no tienen una alta prioridad, si suelen ser considerados, en cuanto de ellos depende la estabilidad del servicio que se debe garantizar a los usuarios y también, por cuanto ellos impactan en el aspecto tarifario hacia los mismos usuarios, que como queda dicho en el párrafo anterior, si son de nuestro mayor interés, conjuntamente con la seguridad aérea.

Adicionalmente y a propósito de la seguridad aérea, las pérdidas económicas de las empresas de aviación suelen impactarla, toda vez que pueden reflejarse en la calidad del mantenimiento de las aeronaves y en el entrenamiento de su personal, motivo por el cual deben evitarse.

1. **La resolución emitida por la Aeronáutica, habilitando a los pilotos extranjeros, como se garantizará que estos cuenten con la calificación y experticia en las condiciones específicas del espacio aéreo colombiano.**

**RESPUESTA**

La misma Resolución 03033 de 2017 dice que:

“…c) Todo piloto extranjero que haya de actuar como comandante o instructor de vuelo, en aeronaves de matrícula colombiana, o de matrícula extranjera explotada por operador colombiano, deberá:

1. Para actuar como comandante, demostrar que es titular, según sea requerido, de una licencia de piloto comercial o piloto de transporte de línea o su equivalente, válidamente expedida o convalidada por la autoridad aeronáutica de un Estado miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional -OACI, para lo cual:

(i) Se efectuará un proceso de convalidación de licencia de conformidad con lo previsto en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, para lo cual se debe adjuntar fotocopia debidamente consularizada o apostillada de la licencia extranjera y certificado médico vigente cuando corresponda o certificado de validez y vigencia de la licencia, especificando las atribuciones y facultades otorgadas a la misma, Adjuntar solicitud de la empresa o explotador de la aeronave exponiendo las razones de carácter técnico y/o administrativo que hacen necesaria la convalidación. Además, deberá incluir la identificación del personal que requiere la convalidación, el tipo de licencia, funciones a desempeñar y el término de validez de la convalidación.

(ii) Si la aeronave tuviese matrícula extranjera, la respectiva licencia del comandante, al igual que las de los demás miembros de la tripulación de vuelo, habrán sido expedidas o convalidadas por la autoridad aeronáutica del Estado de matrícula, de conformidad con lo previsto en artículo 32, literal (a) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

1. Para actuar como instructor de vuelo, demostrar que es titular, de una licencia de piloto comercial o de línea y una habilitación o licencia de instrucción de vuelo y convalidarla(s) de conformidad con lo prescrito en el RAC 2, numeral 2.1.7.1. (a).
2. Acreditar proeficiencia lingüística en el idioma español o en el idioma inglés. Si el piloto extranjero no tiene proeficiencia lingüística en el idioma español, sólo podrá operar rutas con origen o destino en aeropuertos internacionales de Colombia.
3. Recibir instrucción teórica incluyendo al menos, familiarización de las rutas y aeropuertos a operar, así como de los estándares y manuales aplicables de la empresa a la cual haya de prestar sus servicios (Manual General de Operaciones, etc.) de acuerdo al Programa de entrenamiento.
4. Aprobar un chequeo de rutas.
5. Estar autorizado para trabajar en Colombia, por parte de las autoridades competentes, según sea necesario.”

Esas exigencias garantizan que los pilotos extranjeros, cuenten en todo momento con las condiciones y experiencia requeridas para operar en el espacio aéreo colombiano.

1. ¿De acuerdo a las condiciones climáticas, relieve geográfico, infraestructura aeroportuaria, de nuestro país, contratar a pilotos extranjeros sin experiencia en estas condiciones específicas y no familiarizados con estas características puede implicar riesgos para la seguridad aérea?

RESPUESTA

No implica riesgos; en primer lugar, porque la Resolución 03033 de 2017 exige que esos pilotos reciban un entrenamiento de familiarización y un chequeo de rutas para operar en Colombia y en segundo lugar, porque en la misma se exige que en cada vuelo solo uno de los pilotos sea extranjero. En la cabina siempre deberá haber un colombiano.

Además, según la Resolución, respecto de aquellos aeropuertos con condiciones particulares que requieran un entrenamiento especial, no podrá haber un piloto extranjero como comandante.

1. **¿Está capacitado cualquier piloto extranjero para estas condiciones nacionales?**

RESPUESTA

Cualquier piloto, que éste convenientemente entrenado y habilitado en la aeronave que vuela, estaría capacitado para volar hacia cualquier destino, siempre y cuando, cuente al momento de la preparación del vuelo y durante su ejecución, con las cartas de navegación, información aeronáutica e información meteorológica pertinente a las rutas y aeropuertos donde haya de volar.

En el caso de la Resolución 03033 de 2017, ésta exige que los pilotos extranjeros deben, además: “…Recibir instrucción teórica incluyendo al menos, familiarización de las rutas y aeropuertos a operar, así como de los estándares y manuales aplicables de la empresa a la cual haya de prestar sus servicios (Manual General de Operaciones, etc.) de acuerdo al Programa de entrenamiento…” y “… Aprobar un chequeo de rutas…”.

1. ¿La Aeronáutica Civil verifico o va a verificar y como si los pilotos extranjeros cumplen con los requisitos de conocimiento, habilidad y aptitud para desempeñarse en las condiciones específicas colombianas, conforme a los estándares de la industria aeronáutica?

RESPUESTA

Efectivamente, tal verificación será hecha en cumplimiento de lo indicado en la respuesta número 6.

1. ¿Otros pilotos colombianos estarían en capacidad para volar en estas condiciones?

RESPUESTA

Si estuvieran entrenados y chequeados en el tipo de aeronave explotadas por la aerolínea correspondiente, sí estarían en condiciones, es por eso que la Resolución 03033 de 2017, dice que: “… Si hubiese en el país pilotos colombianos habilitados y plenamente disponibles para actuar de inmediato como comandantes en el tipo de aeronave en cuestión, se les dará preferencia, siempre y cuando cumplan en su totalidad los requisitos exigibles…”

1. ¿Es absolutamente necesaria la contratación extranjera, desde el punto de vista de calificación para el trabajo?

RESPUESTA

La contratación de comandantes extranjeros está indicada, en cualquier caso, en que no haya en el país suficientes pilotos habilitados para comandar las operaciones de determinados tipos de aeronaves. Si los hubiera en el país, no sería necesario. En el caso de los copilotos, al no existir una restricción legal, éstos pueden ser vinculados en cualquier momento, en que el momento en que el explotador de aeronave lo tenga a bien, pero deberá respetarse el porcentaje del noventa (90%) de trabajadores colombianos, según lo exige el artículo 1804 del Código de Comercio, tal como se menciona en la resolución.

1. ¿Se verifico si en el mercado laboral colombiano existen pilotos con la calificación e idoneidad necesaria para volar en Colombia, antes de la expedición de esta resolución?

RESPUESTA

La Resolución 03033 de 2017, no está destinada exclusivamente a conjurar la deficiencia de pilotos que se presenta actualmente a la empresa AVIANCA, sino a la vinculación de pilotos extranjeros cada vez que se den las condiciones allí previstas, las cuales no están asociadas a huelgas o conflictos colectivos de trabajo, sino, a necesidades operacionales en cualquier momento en que se presenten para asegurar la prestación de servicio público esencial de transporte aéreo como lo exige el artículo 365 de la Constitución Política de Colombia en concordancia con el artículo 68 de la Ley 336 de 1996.

En cuanto a la coyuntura actual, se tiene certeza que en Colombia sí existen pilotos con la calificación e idoneidad necesaria para volar en Colombia el tipo de aeronave que opera la empresa AVIANCA, pero se desempeñan al servicio de otras empresas. En todo caso se reitera la Resolución mencionada no tiene como objeto exclusivo la coyuntura actual sino cualquier situación que origine sin suficiencia de pilotos.

1. ¿Esta nueva reglamentación solo aplicaría para pilotos? ¿Exclusivamente para Avianca o también a las demás aerolíneas?

RESPUESTA

Esta reglamentación aplica exclusivamente para pilotos comandantes, para otros tripulantes como lo son copilotos, ingenieros de vuelo o tripulantes de cabina, no es necesaria dado que, respecto de ellos, no existen limitación legal más allá de no exceder del diez por ciento (10%) del total de trabajadores de la empresa, razón por la cual pueden ser vinculados en cualquier momento.

1. ¿Tiene la Aerocivil competencia constitucional o legal para limitar o restringir derechos laborales?

RESPUESTA

La Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, no limita o restringe derechos laborales, ni tiene competencias para ellos, puesto que su competencia es exclusivamente aeronáutica. La Resolución 03033 de 2017, fue expedida con base en esas competencias aeronáuticas dadas por el artículo 1804 del Código de Comercio que indica: “Salvo lo que disponga el Reglamento para casos especiales en las aeronaves de transporte publico matriculadas en Colombia, el Comandante será de nacionalidad Colombiana”

Ósea que, cuando el Reglamento Aeronáutico lo disponga ante casos especiales, el Comandante puede tener nacionalidad diferente a la colombiana.

La Resolución 03033 de 2017, incorporó al reglamento, estos casos especiales, dando paso a la excepción legal. Esta Entidad emite los Reglamentos Aeronáuticos bajo la competencia legal que le da el artículo 68 de la Ley 336 de 1996, que a la letra dice:

“El modo de transporte aéreo, además de ser un servicio público esencial, continuará rigiéndose exclusivamente por las normas del Código de Comercio (libro quinto, capítulo preliminar y segunda parte), por el manual de reglamentos aeronáuticos que dicte la unidad administrativa especial de aeronáutica civil y por los tratados, convenios, acuerdos, prácticas internacionales debidamente adoptados o aplicadas por Colombia.” (Negrillas no son del texto)

También soporta la competencia de esta Entidad, las siguientes disposiciones:

*Artículo 1782 Código de Comercio:**“Por autoridad aeronáutica se entiende el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil o la entidad que en el futuro asuma las funciones que actualmente desempeña dicha Jefatura.*

***Corresponde a esta autoridad dictar los reglamentos aeronáuticos.”*** (Negrillas no son del texto)

*Artículo 1801 Código de Comercio: “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 1803 Código de Comercio:**“Toda empresa colombiana de aviación deberá ocupar trabajadores colombianos en proporción no inferior al noventa por ciento.*

*Esta misma norma se aplicará a las empresas extranjeras que tengan establecida agencia o sucursal en Colombia, con respecto al personal adscrito a éstas.*

*Este porcentaje no se aplicará a trabajadores extranjeros procedentes de país que ofrezca reciprocidad a trabajadores colombianos.*

***La autoridad aeronáutica puede permitir, por causas debidamente justificadas y por el tiempo indispensable, que no se tenga en cuenta el límite señalado en este artículo.****”* (Negrillas no son del texto)- Pese a todo, esta potestad de variar el porcentaje, no fue ejercida por la Autoridad Aeronáutica, por cuanto en la Resolución 03033 de 2017, se exigió que se dé cumplimiento al noventa (90%) de trabajadores Colombianos exigidos en ese artículo 1803.

*Decreto 260 de 2004, modificado por el Decreto 823 de 2017:*

*“Artículo 5°. Funciones de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil). Son funciones generales de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil), las siguientes:*

*…*

*6. Desarrollar, interpretar y aplicar en todos sus aspectos las normas sobre aviación civil y transporte aéreo.*

*…*

*Artículo 9°. Dirección General. El Despacho del Director General cumplirá las siguientes funciones:*

*…*

*4. Expedir los reglamentos y demás disposiciones necesarias para el desarrollo de la aviación civil y del modo de transporte aéreo.*

*…”*

Todo lo anterior, es concordante con el artículo 365 de la Constitución Política de Colombia, que impone al Estado garantizar la continuidad en los servicios públicos, que es precisamente lo que se intenta con la Resolución 03033 de 2017, independientemente de cualquier circunstancia o conflicto de tipo laboral.

PROPOSICION Nro. 018.

1. Sírvase informar ¿Cómo opera el servicio aéreo de transporte en Colombia? ¿Es prestado en la actualidad en condiciones de regularidad, continuidad, calidad mínima y precio razonable? Detalle su respuesta.

RESPUESTA

En Colombia el servicio de transporte aéreo es prestado en condiciones de seguridad, regularidad y economía. La continuidad se visto parcialmente afectada, en la medida en que buena parte de la flota de la empresa AVIANCA, se encuentra inoperativa, a consecuencias de las concebidas circunstancias que se presentan.

Las condiciones son seguras, por cuanto a que ninguna aerolínea nacional ha registrado incidente o accidente durante los últimos años, existen regularidad en cuanto a que en el país operan ocho (8) empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular con buenos niveles de cumplimiento. Este servicio cumple los requisitos de calidad, toda vez que cuando ésta se afecta, se generan sanciones a la empresa infractora. En cuanto a los precios, en Colombia existe libertad tarifaria contemplada en el artículo 3 de la Resolución 904 de 2012, lo cual origina competencia y tendencia a la baja:

“ARTÍCULO 3o.

A partir de la entrada en vigencia de la presente resolución, el régimen tarifario de los servicios aéreos comerciales en Colombia es libre, lo anterior sin perjuicio de la potestad de la Aeronáutica Civil en materia de tarifas aéreas.”

1. Sírvase informar ¿Qué medidas se han tomado desde esta Entidad para orientar soluciones frente al conflicto laboral existente entre AVIANCA y ACDAC, lo cual ha afectado a más de 300.000 pasajeros en los últimos 1… (sic) días?

RESPUESTA

Frente al conflicto laboral entre ACDAC y AVIANCA, no se han tomado medidas desde esta Entidad, por cuanto la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, no tiene competencia alguna sobre la materia. Las medidas adoptadas por esta Unidad Administrativa, en su condición de Autoridad en materia aeronáutica han estado orientadas a facilitarle la atención a los usuarios-viajeros, y a propiciar la continuidad en la prestación de servicio público esencial de transporte aéreo, incluyendo la posibilidad de vincular comandantes extranjeros para bajo ciertas condiciones, facilitar la operación de las aeronaves que puedan estar inactivas, sin perjuicio de las condiciones de tipo laboral que puedan condicionar tal operación las cuales no son de nuestras competencias como queda dicho. Así mismo, se han adoptado medidas para vigilar las tarifas que se están aplicando.

1. Sírvase informar ¿Qué medias se han tomado desde esta Entidad para que los servicios aéreos operados por AVIANCA se estén garantizando?

RESPUESTA

Las medidas son las mismas indicadas en la respuesta anterior.

1. Sírvase informar ¿Qué medidas de seguridad operacional aérea se aplica en Colombia en estos casos de protestas que afectan no solo los vuelos domésticos sino la productividad y competitividad del país?

RESPUESTA

Además de las medidas indicadas anteriormente, se ha facilitado la operación de vuelos internacionales de AVIANCA bajo contratos de fletamentos con operadores extranjeros. Esta posibilidad no puede ser empleada para rutas nacionales, por cuanto que implicaría la operación doméstica o de cabotaje, que está reservada por la ley para aeronaves colombianas (Artículo 1785 Código de Comercio).

En cuanto a la seguridad operacional, se vienen practicando inspecciones de rutina a la empresa AVIANCA, por parte de Inspectores de operaciones y de aeronavegabilidad asignados a dicha empresa.

1. Sírvase informar ¿Se rige el transporte aéreo de Colombia por condiciones de igual competitiva? De ser así, explique ¿por qué se ha evidenciado con el paro de AVIANCA que hay escasez de oferta en las otras aerolíneas que operan en Colombia? ¿A qué obedece esto?

RESPUESTA

Las diferentes aerolíneas existentes en Colombia, compiten bajo condiciones de igualdad. Esta Autoridad no otorga privilegios o preferencia a ninguna de ellas. La empresa AVIANCA, cuenta con una flota más grande y una mayor cobertura de rutas debido a que es mucho más antigua y en medio de la libertad de empresa que confiere el artículo 333 de la Constitución Política, ha logrado crecer, pero controlada por esta Autoridad y demás Autoridades competentes como corresponden. Las otras aerolíneas colombianas tienen iguales condiciones de acceso al mercado, tanto nacional como internacional.

Cordialmente,

**Cr (R) EDGAR FRANCISCO SANCHEZ CANOSA**

**Director General.**

Copias a: Dr. Victor Javier Correa Velez. Representante a la Cámara por Antioquia.

Proyectó: Edgar B. Rivera Florez/ Coordinador Grupo Normas Aeronáuticas.

Revisó: Edgar B. Rivera Florez/ Coordinador Grupo Normas Aeronáuticas.

Ruta electrónica: \\bog7\ADI\Externo\2017038392