

**COMISIÓN TERCERA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES**

**ACTA No. 03
30 de Agosto de 2017**

*En la ciudad de Bogotá, D. C., siendo las 10:34 a.m., del día miércoles 30 de Agosto de 2017, se reunieron en el Salón de Sesiones “**FELIPE FABIÁN OROZCO VIVAS**”, los integrantes de la Comisión Tercera Constitucional Permanente de la Honorable Cámara de Representantes, bajo la Presidencia del Honorable Representante **JACK HOUSNI JALLER**, la Vicepresidencia del Honorable Representante **LEÓN DARÍO RAMIREZ VALENCIA** y la Señora Secretaria General de la Comisión, doctora **ELIZABETH MARTÍNEZ BARRERA**.*

Hace uso de la palabra el señor Presidente, doctor Jack Housni Jaller. Buenos días señorita Secretaria, por favor leer el Orden del día y llamar a lista. Muchas gracias.

Hace uso de la palabra la Señora Subsecretaria de la Comisión Tercera de Cámara, Nulbia Suescún Jiménez. Buenos días. Con gusto Presidente.

La Señora Subsecretaria, Nulbia Suescún Jiménez por orden de la Presidencia, procedió hacer el llamado a lista en la Comisión Tercera de la Cámara y contestaron los siguientes **Honorables Representantes: BONILLA SOTO CARLOS JULIO** (Liberal – Cauca), **CÁRDENAS MORÁN JOHN JAIRO** (La U - Cauca), **CLAVIJO CLAVIJO ORLANDO ALFONSO** (Conservador - Cundinamarca), **HOUSNI JALLER JACK** (Liberal – San Andrés), **RAMÍREZ CORTÉS CIRO ALEJANDRO** (Centro Democrático - Boyacá), **RAMÍREZ VALENCIA LEÓN DARÍO** (La U - Antioquia), **ZABARAÍN D’ARCE ARMANDO ANTONIO** (Conservador – Atlántico). Señor Presidente han contestado a lista (07) Honorables Representantes, no hay quorum para deliberar.

Hace uso de la palabra el señor Presidente doctor Jack Housni Jaller Voy a dar un receso de 15 minutos y volvemos a llamar a lista. Muchas gracias.

Hace uso de la palabra la Señora Subsecretaria de la Comisión Tercera de Cámara, Nulbia Suescún Jiménez. Con gusto Presidente.

Luego del receso, hace uso de la palabra el señor Presidente doctor Jack Housni Jaller. Señorita Secretaria, por favor levante el receso y llame a lista a los Honorables Representantes a la Cámara.

Hace uso de la palabra la Señora Subsecretaria de la Comisión Tercera de Cámara, Nulbia Suescún Jiménez. Con gusto Presidente.

La Señora Subsecretaria, señora Nulbia Suescún Jiménez por orden de la Presidencia, procedió hacer el llamado a lista en la Comisión Tercera de la Cámara y contestaron los siguientes **Honorables Representantes: BONILLA SOTO CARLOS JULIO** (Liberal - Cauca), **CÁRDENAS MORÁN JOHN JAIRO** (La U - Cauca), **CHACÓN CAMARGO ALEJANDRO CARLOS** (Liberal - Norte de Santander), **CLAVIJO CLAVIJO ORLANDO ALFONSO** (Conservador - Cundinamarca), **GÓMEZ AMÍN MAURICIO** (Liberal - Atlántico), **HOUSNI JALLER JACK** (Liberal - San Andrés), **MARTÍNEZ RODRÍGUEZ EULER ALDEMAR** (Opción Ciudadana - Nariño), **ORTIZ NOVA SANDRA LILIANA** (Alianza Verde - Boyacá), **PADAUÍ ÁLVAREZ HERNANDO JOSÉ** (Cambio Radical - Bolívar), **PÉREZ PINEDA OSCAR DARÍO** (Centro Democrático - Antioquia), **RAMÍREZ CORTÉS CIRO ALEJANDRO** (Centro Democrático - Boyacá), **RAMÍREZ VALENCIA LEÓN DARÍO** (La U - Antioquia), **ROJAS VERGARA CADELARIA PATRICIA** (Opción Ciudadana), **VELÁZQUEZ NIETO OLGA LUCIA** (Liberal - Bogotá), **ZABARAÍN D ARCE ARMANDO ANTONIO** (Conservador - Atlántico). Señor Presidente, han contestado a lista (15) Honorables Representantes.

En el transcurso de la Sesión se hicieron presentes los siguientes Honorables Representantes: **ARROYAVE BOTERO FABIO ALONSO** (Liberal - Cauca), **BARRERA RUEDA LINA MARÍA** (Conservador - Santander), **BLANCO ÁLVAREZ GERMÁN ALCIDES** (Conservador - Antioquia), **CASTILLO GARCÍA NANCY DENISE** (Liberal - Valle del Cauca), **CONTENTO SAEZ ELDA LUCY** (La U - meta), **CUENCA CHAUX CARLOS ALBERTO** (Cambio Radical - Guainía), **MORENO VILLAMIZAR CHIRSTIAN JOSÉ** (La U - Cesar). En total se hicieron presentes siete (07) Honorables Representantes.

Presentaron excusas los Honorables Representantes: **ARANGO TORRES JAIR** (Cambio Radical-Vaupés), **BARGUIL ASSIS DAVID ALEJANDRO** (Conservador-Córdoba), **CRISSIEN BORRERO EDUARDO** (La U-Atlántico), **GARCÍA JACQUIER PIERRE** (Centro Democrático-Tolima), **MÉNDEZ BECHARA RAYMUNDO ELIAS** (La U - Córdoba), **PIEDRAHITA LYONS SARA ELENA** (La U-Córdoba), **SERRANO PÉREZ JAIME ENRIQUE**



(Liberal-Magdalena). En total siete (07) excusas presentadas por los Honorables Representantes. (Se escanean las excusas).

EXCUSAS

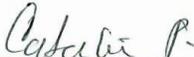
Bogotá, D.C, 6 de Septiembre de 2017

Doctora:
ELIZABETH MARTÍNEZ BARRERA
Secretaría Comisión Tercera
Cámara de Representantes

Respetada Doctora,

Por medio de la presente me permito presentar la excusa de la sesión de la Comisión el día 30 de Agosto de 2017, del doctor Jair Arango torres, representante a la cámara por el departamento del Vaupés, toda vez que no asistió porque se encontraba de permiso otorgado mediante la resolución 1846 de 29 de Agosto de 2017, expedida por esta corporación.

Cordialmente;


Catalina Pulgarín
U.T.L

Carrera 7 N° 8 - 68, Oficina 3, Mezanine Norte Tel: (091) 4325100 Ext. 3174 - 3175
Correspondencia: Casillero 6
E-mail: jair.arango@camara.gov.co
Cámara de Representantes
Bogotá D.C.

RESOLUCION MD N° 1846 DE 2017
(29 AGO. 2017)

"POR LA CUAL SE AUTORIZA LA INASISTENCIA JUSTIFICADA A UN HONORABLE REPRESENTANTE A LA CÁMARA"

LA MESA DIRECTIVA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES

En uso de las facultades legales y en especial las que le confiere la Ley 5ª de 1992, y

CONSIDERANDO

Que el artículo 90 de la Ley 5ª de 1992, **-De las excusas aceptables.** "Son excusas que permiten justificar la ausencia de los Congresistas a las Sesiones además del caso fortuito, fuerza mayor en los siguientes eventos: ... numeral 3º: La autorización expresada por la Mesa Directiva o el Presidente de la respectiva Corporación, en los casos indicados en el presente Reglamento"

Que el Representante a la Cámara, doctor JAIR ARANGO TORRES, mediante oficio de fecha agosto 29 de 2017, solicita ante el Presidente de la Corporación, autorizar su inasistencia a las sesiones de la corporación programadas para el día treinta (30) de agosto de 2017, en razón a la atención de la invitación cursada por los ministerios de Minas y Medio Ambiente a una reunión con la Asociación Minera del municipio de Taraira - Vaupés.

Que conforme a lo anterior, la Mesa Directiva de la Cámara de Representantes, autoriza al Representante a la Cámara, doctor JAIR ARANGO TORRES, para que se ausente con excusa válida de las sesiones de la corporación convocadas para el día treinta (30) de agosto de 2017.

Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTICULO PRIMERO: AUTORIZAR al Honorable Representante a la Cámara, doctor **JAIR ARANGO TORRES**, para que se ausente con excusa válida de las sesiones de la corporación convocadas para el día treinta (30) de agosto de 2017, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de la presente resolución.

PARAGRAFO: La Secretaría General remitirá copia de la presente resolución a la Subsecretaría General y a la Comisión de Acreditación Documental de esta Corporación, con el propósito de justificar válidamente la inasistencia del referido congresista.

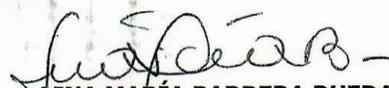
ARTICULO SEGUNDO: La presente resolución rige a partir de la fecha de su expedición.

COMUNÍQUESE Y CUMPLASE

29 AGO. 2017

Dada en Bogotá D.C., a los


RODRIGO LARA RESTREPO
Presidente


LINA MARÍA BARRERA RUEDA
Primera Vicepresidenta


GERMÁN BERNARDO CARLOSAMA LOPEZ
Segundo Vicepresidente


JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
Secretario General

Rob. Cepeda P.



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

David Barguil Assis
Representante a la Cámara

Bogotá D.C., septiembre 14 de 2017
Oficio N° 093 - 2017 -CR

Doctora
CLARA INÉS TOVAR QUIROGA
Secretaria Ad-Hoc
Comisión Acreditación Documental
H. CAMARA DE REPRESENTANTES
Ciudad



Asunto: Remisión Soporte Excusa Sesión Plenaria y Comisión III agosto 30

Respetada Doctora Clara Inés,

Por medio de la presente me permito remitir soporte de la excusa médica debidamente transcrita, y que justifica mi inasistencia a la sesión plenaria y Comisión III de la Honorable Cámara de Representantes del 30 de agosto de 2017.

Lo anterior para los fines que considere pertinentes.

Cordial saludo,


DAVID BARGUIL ASSIS
Representante a la Cámara

c.c. Secretaria de Cámara
Comisión III

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Nuevo Congreso Of. 201A- Mzz Sur
Teléfono 4325100 Ext. 3195 -3307- 3310

DAVID BARGUIL ASSIS - Representante a la Cámara por Córdoba
david_barguil@hotmail.com - www.davidbarguil.com



CERTIFICADO DE INCAPACIDAD

Fecha de Exp: 2017 01 13
Año Mes Día

Barrera ASSIS DANIEL
1er. APELLIDO 2do. APELLIDO NOMBRES
IDENTIFICACIÓN 74939363

DIAGNOSTICO: Enfermedad de la mano aguda

CONTINGENCIA EG M. AT EP PRV

FECHA DE INICIO: Año 2017 Mes 08 Día 30

DIAS DE INCAPACIDAD Uno (en letras) 1 (en números) PRORROGA Si. No.

Transcripción [Firma]
FIRMA Y REGISTRO MEDICO

Bogotá D.C., 8 de septiembre de 2017

Doctora
ELIZABETH MARTÍNEZ BARRERA
Secretaría
Comisión Tercera Constitucional Permanente
Honorable Cámara de Representantes
Ciudad

Referencia: Presentación de excusa por inasistencia del **H.R. EDUARDO CRISSIEN BORRERO** a la sesión de Comisión que fue citado para el día 30 de Agosto de 2017.

Respetado doctora:

Por instrucciones del Honorable Representante **EDUARDO CRISSIEN BORRERO**, respetuosamente me permito presentar excusa médica del día 30 de Agosto de 2017.

Agradecemos toda la colaboración y comprensión prestada frente esta situación.

Un cordial saludo,



ANA MARÍA ECHEVERRÍA GONZÁLEZ
Asesor Unidad de Trabajo Legislativo



CERTIFICADO DE INCAPACIDAD

Fecha de Exp: 2017 Año 08 Mes 30 Día

1er. APELLIDO CASULLA 2do. APELLIDO BUSTO NOMBRES EMERSON

IDENTIFICACIÓN 72139644

DIAGNOSTICO: Dislexia LRM 1 Grado

CONTINGENCIA BG M. AT EP

FECHA DE INICIO: Año 2017 Mes 08 Día 30

DIAS DE INCAPACIDAD 010 (en letras) 1 (en números)

71000011201

FIRMA Y REGISTRO MEDICO

Bogotá D.C, Agosto 29 de 2.017

Doctora
ELIZABETH MARTÍNEZ BARRERA
Secretaria General Comisión Tercera
Cámara de Representantes
Ciudad.



REF: Incapacidad Médica

Cordial saludo

Siguiendo instrucciones del Representante Pierre García Jaquier, por medio del presente escrito me permito remitirle copia de la incapacidad médica del citado Congresista, para que obre como excusa válida ante su inasistencia a las sesiones de la Comisión Tercera de la Cámara de Representantes, durante los días 29 y 30 del mes de Agosto del presente año, de conformidad con los lineamientos establecidos en la ley 5 de 1992.

Atentamente

Ever Navarro Ortíz
Asesor del Representante a la Cámara Pierre García J.
Oficina 439B. Edificio Nuevo del Congreso
Ext: 3493

Anexo: Copia de la incapacidad médica



Puro Corazón Diagnóstico Cardiovascular SAS
 Nit: 900841129-4 Cod Prestador: 7300102532
 Dirección Carrera 6A No 60 19 Edificio Surgimédica Consultorio 207
 Teléfonos 2742870 -3165709731
 IBAGUE

SIIPS Web 2.4.15
 Historia Clínica Cardiología 81717355
 Fecha: 2017-08-28 17:00:00



EPS PARTICULARES TOLIMA
 Documento: 81717355

Nombre GARCIA PIERE
 Sexo: M Nació: 1984-10-23 Edad: 32 A
 Telefono ..
 ECivil Soltero

Dirección
 Ocupación

Motivo Consulta: Dolor torácico

Enf. Actual: Se trata de paciente asintomático cardiovascular, con cuadro enterocolitis esta semana, desde el 25/08/17, presenta dolor torácico de fuerte intensidad, que desaparece en decubito y se exacerba acostado.

Antecedentes Personales

Nombre	Observaciones
EKG	RS/ ST elevado inferolat.

Antecedentes Cardiovasculares

Nombre	Observaciones
Otros	

Tratamiento habitual:

Nombre	Observaciones
Otros:	Profenid 150 mg Intramuscular cada 12h Naproxeno 250 mg 1 Tableta cada 8h durante 7 días
Familiares:	HTA: No Refiere - Diabetes: No Refiere

Exámen Físico:

Ex Físico: Paciente en buenas condiciones generales conciente orientado hidratado, AC: R_sC_sR_s a 70 lpm. No soplos patológicos. AP: murmullo vesicular presente bilateral Abdomen: blando, depresible y con peristaltismo normal. EEII: sin edemas ni signos de TVP. Pulsos periféricos conservados.
 Signos Vitales: TA: 110/80 FC: 70 FR: 15 /min Temperatura: 36 C Peso: Kg Talla: cm I.M.C.
 Otros Signos: Perímetro Abdominal:
 Ex Paraclínicos: Ecocardiograma TT: Pericardio con leve refringencia y derrame pericardico anterolateral leve 10mm. Ventrículo izquierdo de grosor y cavidad normal sin trastornos de contractilidad, función sistólica normal (FE 55-60%), función diastolica normal; Troponinas negativas.

Escalas de Riesgo:

EHRA: Clase I: Asintomática, sin limitación
 NYHA: Clase I: No limitación de la actividad física. La actividad ordinaria no ocasiona excesiva fatiga,
 Objetiva: Clase A: No evidencia objetiva de enfermedad cardiovascular.

Dx: I309-PERICARDITIS AGUDA, NO ESPECIFICADA

Observaciones Dx:

Paciente quien cursa con criterios Clínicos, ECG, Ecocardiográficos sugestivos de Pericarditis.

Modificación de la medicación:

Profenid 150 mg cada 12h en 3 dosis
 Naproxeno 250 mg cada 8h durante 7 días
 Pantoprazol 20 mg 30 minutos antes del desayuno

Recomendaciones terapéuticas:

PACIENTE AMERITA REPOSO EN CASA DURANTE 72 HORAS, CON ABUNDANTES LÍQUIDOS, TRATAMIENTO MÉDICO INTRAMUSCULAR Y ORAL CON ANALGESICOS-ANTIINFLAMATORIOS.
 CONTROL ECOCARDIOGRAFICO EN 7 DÍAS PARA EVALUAR EVOLUCIÓN DEL DERRAME PERICARDICO.

SANTOS ZAVALA ALEJANDRO MIGUEL Reg.: 1234641581 Area: CARDIOLOGÍA

www.visof.co - SIIPS-Web

2017-08-28 17:15

PURO CORAZÓN Hospital Clínico
 Diagnóstico Cardiovascular S.A.S. Barcelona, España
 Dr. Alejandro M. Santos Z.
 R. M. 1234641581



CERTIFICADO DE INCAPACIDAD

Transcripción
 Fecha de Exp: 2017 8 29
Año Mes Día
García Shquirr Pierre Eugenio
1er. APELLIDO 2do. APELLIDO NOMBRES
 IDENTIFICACIÓN 81717.355

DIAGNOSTICO: Pericarditis Aguda. No especificada

CONTINGENCIA EG M. AT EP PRV

FECHA DE INICIO: Año 2017 Mes 8 Día 28

1 3
(en letras)

PRORROGA
 Si. DIAS DE INCAPACIDAD

(en números)

Transcripción

 FIRMA Y REGISTRO MEDICO

Bogotá, D.C., Agosto 29 de 2017.

Doctora
ELIZABETH MARTINEZ BARRERA
SECRETARIA GENERAL
COMISION TERCERA
HONORABLE CAMARA DE REPRESENTANTES
Ciudad



Respetada Doctora Martínez:

Atendiendo precisas instrucciones del Honorable Representante Raymundo Elías Méndez Bechara, y de conformidad con el artículo 90 de la ley 5a de 1992 y de la Resolución MD 1872 de 2004, estando dentro del término legal para hacerlo, me permito presentar excusa médica por la no asistencia a la sesión de la Comisión de los días martes 29 y miércoles 30 de Agosto de 2017, debido a que presentó quebrantos de salud.

Anexo certificado de incapacidad expedido por el Servicio Médico de la Cámara de Representantes.

Atentamente,


LIDIA EUGENIA MORENO
Asistente
H.R. Raymundo Elías Méndez Bechara

*Cámara de Representantes, Carrera 7 No. 8-68, oficina 625-626, Edificio Nuevo del Congreso
Tel. (1) 382 3614, Telefax (1) 3823616, Bogotá. Celular 3007876913
e-mail: Raymundo.mendez@camara.gov.co*



CERTIFICADO DE INCAPACIDAD

Fecha de Exp: 2014 08 29
Año Mes Día

MATEL BECKER REYMUÑO
1er. APELLIDO 2do. APELLIDO NOMBRES

IDENTIFICACIÓN 78 719318

DIAGNOSTICO: BROQUITIS CRÓNICA (EASC)

CONTINGENCIA EG M. AT EP

FECHA DE INICIO: Año 2014 Mes 08 Día 29

DOS DÍAS
(en letras)

(2)
(en números)

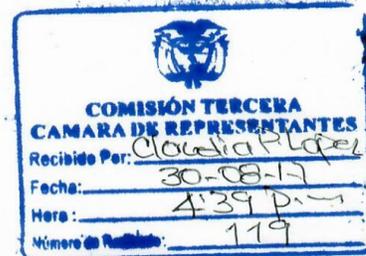
[Handwritten Signature]
PROBADA
SÍ O MÁS DE INCAPACIDAD

70000000

FIRMA Y REGISTRO MEDICO

Bogotá, agosto 2017

Señores
COMISIÓN TERCERA
Cámara de Representantes
Cuidad



Ref: Excusa

Cordial Saludo,

Por medio de la presente anexo excusa médica de la **H.R. Sara Piedrahita Lyons**, por el día 30 de agosto de 2016, el cual no pudo asistir a la sesión de comisión convocada para dicho día.

Atentamente,


María Camila Curiel
Asistente U.T.L.



CERTIFICADO DE INCAPACIDAD

Fecha de Exp: 2017 08 29
Año Mes Día

PICOMITA LYON SAM ELIO
1er. APELLIDO 2do. APELLIDO NOMBRES
 IDENTIFICACIÓN 1020739663

DIAGNOSTICO: INFECCION DE VIAS URINARIAS

CONTINGENCIA EG M. AT EP
COLOMBIANO Médico Mutatario PRV
 FECHA DE INICIO: Año 2017 Mes 08 Día 29
 DIAS DE INCAPACIDAD 125 070 2
(en letras) (en números)

-MARCADO


 FIRMADO POR: [Signature]
 FIRMA Y REGISTRO MEDICO

Bogotá D.C. Septiembre 05 de 2017

Doctora:
ELIZABETH MARTINEZ BARRERA
Secretaria General Comisión Tercera
Cámara de Representantes
E. S. D.



Ref. Excusa

Por instrucciones del H. Representante **JAIME E. SERRANO PEREZ** me dirijo a usted para solicitar se sirva excusarlo por su inasistencia a la sesiones de Comisiones de los días 29 y 30 de agosto.

Adjunto copia de la excusa médica correspondiente.

Agradezco su atención,


MIGUEL GARCÍA DURÁN
Asesor
HR JAIME ENRIQUE SERRANO PÉREZ


CERTIFICADO DE INCAPACIDAD
 CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
 CÁMARA DE REPRESENTANTES

Fecha de Exp: 2017 Año 08 Mes 29 Día

1er. APELLIDO SEMERO 2do. APELLIDO PEREZ NOMBRES JHINE

IDENTIFICACION 19.189615

DIAGNOSTICO: CONTUSIONES ACOM

CONTINGENCIA EG M AT EP OTRO

FECHA DE INICIO: Año 2017 Mes 08 Día 29

DIAS DE INCAPACIDAD 02 (en letras) 2 (en números)

Insensibilidad

FIRMA Y REGISTRO MEDICO

[Handwritten Signature]

Hace uso de la palabra el señor Presidente, doctor Jack Housni Jaller. Entonces empecemos con el orden del día y apenas se conforme el quorum decisorio aprobamos el orden del día.

Anunciamos la presencia del doctor Oscar Darío Pérez en el recinto y saludamos al doctor Santiago Valencia, colega y amigo, que además es citante hoy también en la Comisión Tercera. Habiendo quórum decisorio, sometemos a consideración el Orden del día.

Hace uso de la palabra la Señora Subsecretaria de la Comisión Tercera de Cámara, Nulbia Suescún Jiménez. El Orden del día para la Sesión del día de hoy es el siguiente:

ORDEN DEL DÍA

De la Sesión Ordinaria del día miércoles 30 de agosto de 2017

HORA: 10:00 a.m.

***Recinto “Felipe Fabián Orozco Vivas”
Comisión Tercera Constitucional Permanente-
Cámara de Representantes***

I

LLAMADO A LISTA Y VERIFICACIÓN DEL QUÓRUM

II

Debate Control Político - Proposición No. 48, Aprobada el 3 de mayo de 2017 -“Situación del transporte aéreo, helicoportado de empresas nacionales y personal operativo colombiano, presentada por el Honorable Representante Ciro Alejandro Ramírez Cortés.

Se encuentran citados:

Dr. ALFREDO BOCANEGRA BARÓN - Director General de la Aeronáutica Civil

Dr. GERMÁN CARDONA GUTIÉRREZ - Ministro de Transporte

Dra. PATTI LONDOÑO JARAMILLO - Viceministra de Relaciones Exteriores

Dra. GRISELDA JANETH RESTREPO GALLEGO - Ministra de Trabajo”

III

LO QUE PROPONGAN LOS HONORABLES REPRESENTANTES A LA CAMARA

Señor Presidente, leído el Orden del día.

Hace uso de la palabra el señor Presidente, doctor Jack Housni Jaller.
Está leído el Orden del día y lo ponemos a consideración de los Honorables Representantes. Aprueban el Orden del día leído?.

Hace uso de la palabra la Señora Subsecretaria, de la Comisión Tercera de Cámara, Nulbia Suescún Jiménez. *Ha sido aprobado señor Presidente.*

Hace uso de la palabra el señor Presidente, doctor Jack Housni Jaller
Continuamos con el orden del día.

Hace uso de la palabra la Señora Subsecretaria, de la Comisión Tercera de Cámara, Nulbia Suescún Jiménez. *Segundo punto. Debate de control político. Proposición No. 48 sobre la situación del transporte aéreo helicoportado de empresas nacionales y personal operativo colombiano. Presentada por el Honorable Representante Ciro Alejandro Ramírez Cortes.*

Hace uso de la palabra el señor Presidente, doctor Jack Housni Jaller.
Señorita Secretaria, sírvase indicarnos qué funcionarios de los citados están presentes y quiénes presentaron excusa.

Hace uso de la palabra la Señora Subsecretaria de la Comisión Tercera de Cámara, Nulbia Suescún Jiménez. *En este momento se encuentran*

presentes el doctor Freddy Miguel Socarrás Reales, Viceministro de Empleo y Pensiones del Ministerio de Trabajo; el Viceministro de Relaciones Exteriores, Francisco Javier Echeverry; y el doctor Alfredo Bocanegra Barón de la Aeronáutica Civil. Presentaron excusa el Ministro de Trabajo y el de Transporte.

Hace uso de la palabra el señor Presidente, doctor Jack Housni Jaller. Entonces vamos a proceder con la citación y en primer término le vamos a dar la palabra a los Representantes citantes para que hagan el debate: al doctor Ciro Ramírez y al doctor Santiago Valencia. Tiene la palabra el doctor Ciro.

Hace uso de la palabra el Honorable Representante, Ciro Alejandro Ramírez Cortés. Gracias Presidente. Saludo al doctor Alfredo Bocanegra, Director de la Aeronáutica Civil, muchas gracias por su asistencia; al Viceministro de Empleo del Ministerio de Trabajo, doctor Socarrás muchas gracias; al doctor Echeverry del Ministerio de Relaciones Exteriores; a los demás acompañantes entre pilotos del gremio y del sector aeronáutico que nos acompañan el día de hoy, espectadores, a los demás compañeros.

Quiero contextualizar sobre este debate que muy respetuosamente hacemos con el fin que el Gobierno Nacional por intermedio de la Aeronáutica y el Ministerio de Relaciones Exteriores, nos expliquen a los colombianos una serie de cuestionamientos y dudas que tenemos nosotros los colombianos sobre lo que vamos a relatar de ahora en adelante.

Toda esta situación que hoy vamos a narrar comienza con el acuerdo SOMA, que es el acuerdo marco entre la Organización de Naciones Unidas y la República de Colombia. En este acuerdo SOMA hay una serie de reconocimientos que se hacen, donde se establece que la República de Colombia deberá suministrar determinados recursos a la ONU con el fin de que la Organización de Naciones Unidas pueda cumplir las operaciones determinadas para el mantenimiento de la paz.

Dentro de los reconocimientos habla sobre aumentar la flexibilidad, obviamente reconocemos el carácter especial que tiene la ONU, y cuando habla de los recursos, pues uno se pregunta ¿cuáles son? Dentro de la cuerda se habla que son los miembros de la fuerza pública. Dentro del mismo acuerdo SOMA se habla sobre el objeto.

El objeto es el mantenimiento de la paz e identificar los recursos que el Gobierno proporcionará para realizar su función, pues todos conocemos el proceso de negociación entre Colombia por intermedio del Gobierno Nacional y el grupo terrorista de las Farc. Dentro de esta negociación obviamente existe el acuerdo entre la ONU y la República de Colombia, donde la ONU emite una serie de resoluciones y una carta de su Secretario General, en ese tiempo Ban Ki Moon, donde hablan sobre la reafirmación sobre la soberanía e identidad territorial del

Estado Colombiano, pues el marco dentro del cual la ONU empieza a operar, era en ese tiempo y si mal no recordamos, en todos los medios de comunicación salió sobre la vigilancia, supervisión del cese bilateral, si mal no recuerdo hubo debate, hubo alguna polarización política al respecto.

Quiero dejar claro en esta Comisión Presidente y a los demás compañeros, acá no me voy a meter ni a intervenir sobre el proceso de Paz porque la discusión es otra. Quiero aclarar esto porque a pesar de nuestras diferencias, nuestras interpretaciones y apreciaciones, quiero simplemente contextualizar que existe este acuerdo SOMA, existe la intervención de la ONU para vigilar, supervisar el cese bilateral, y posteriormente la dejación de armas y por eso acá habla sobre “la ONU cumplirá su función dentro de la misión de observación a través del mecanismo tripartito”. Todos habíamos escuchado sobre el mecanismo tripartito donde la ONU venía a Colombia a hacer ese acompañamiento de la negociación con las FARC.

Cuando nosotros hablamos en este proceso de dejación de armas, quería traer a colación algo que encontré en la Resolución; y en la Resolución hablan sobre la reafirmación, sobre la soberanía e identidad territorial del Estado Colombiano en función de los intereses de la paz, porque en reiteradas ocasiones hemos escuchado y sobre todo al Ministerio de Relaciones Exteriores, donde ya vamos posteriormente a tratar, donde se hablaba más o menos por el carácter especial que tiene la ONU para operar en Colombia, habría que tener especial consideración con el cumplimiento de su deber y su función en Colombia. Quiero decir que en la misma resolución de la ONU cuando hablamos de la Resolución 2261 de 2016, precisamente ellos hablan sobre la reafirmación, sobre la soberanía, esto quiere decir que la ONU en su intervención en diferentes países, en este caso el mantenimiento de la paz, respeta la soberanía de Colombia, y en ese sentido tengo que hablar sobre el respeto de la normatividad interna colombiana para el cumplimiento de ciertos requisitos para operar en las distintas maneras que opere la ONU, y en este caso nosotros vamos hablar sobre las aeronaves que operan en Colombia.

Quería así simplemente una mención rápida sobre el proyecto de Ley y la posterior Ley y sanción respectiva, la cual fue numerada por la 1794 de 2016: “Ley aprobatoria del Tratado”, en donde simplemente señala que el mantenimiento de la paz se da por los poderes generales concedidos por el Consejo de Seguridad de la ONU. Eso lo tenemos claro, simplemente quería hacer su mención con su respectivo Decreto por parte del Ministerio de Relaciones Exteriores, el cual fue aprobado en este cuatrenio.

Para entrarnos un poco más en el asunto y seguir detallando y narrando la explicación del porqué estamos realizando este debate, voy a narrarles y contarles sobre la comunicación de la doctora Patty Londoño al doctor Bocanegra el 20 de

enero del año 2017. Dentro de esta comunicación que le hace el Ministerio de Relaciones Exteriores a la Aeronáutica Civil por parte de la Viceministra de Relaciones Exteriores, quiero leerles un aparte que me parece importante narrarles. Hace una serie de compendios de recortes del acuerdo SOMA, explicando y solicitando de cómo puede explicar y qué se debe hacer para la operación de las aeronaves.

Entonces dentro de los párrafos de esta comunicación habla sobre la sección 4a del numeral 11 y habla de: “los vehículos, aeronaves y las embarcaciones no podrán ser sujetas a registro o licencia por el Gobierno, en el entendido de que la misión - hablo de la misión que es la función que está teniendo hoy la ONU en Colombia-, proporcionará a la autoridad de aviación civil de Colombia, copias de todos los certificados relevantes expedidos por las autoridades competentes de otros estados en relación con las aeronaves”. ¿Qué quiere decir esto?. Quiere decir más o menos que la Viceministra de Relaciones Exteriores le está diciendo a la Aeronáutica civil como yo lo entiendo, y pues obviamente aquí están las autoridades para que nos expliquen si es que nosotros estamos mal entendiendo este comunicado y es que más o menos le dice de la siguiente forma:

Señor Aeronáutica, no moleste que aquí lo único que le pueden pedir son los certificados para operar que tienen semejantes en otros países para que operen en Colombia. Mejor dicho, la normatividad y requisitos para la aeronavegabilidad que tenemos en Colombia, no sirven, porque con los documentos que ellos tengan que le expidan en otros países es suficiente. Más o menos es lo que ella dice en esta comunicación de fecha 20 de Enero de 2017. Qué desafortunada oportunidad tenemos en el debate de hoy que la doctora Londoño no nos acompañe para que nos diera explicación de esto.

Paso siguiente, tenemos dos comunicaciones, y quiero agradecer la presencia del doctor Bocanegra, Director de la Aeronáutica, el día de hoy, porque posterior a esta comunicación que hace la Viceministra de Relaciones Exteriores a la Aeronáutica, pues la Aeronáutica en su función propia de autoridad del sector emite una Resolución, que es la 201 del 23 de enero del año 2017. Quiero hacer una mención muy corta, pero creo que nos da mucha explicación de lo que le envía la Viceministra de Relaciones Exteriores, y nosotros podemos entender que la Aeronáutica está cumpliendo con su función al momento del mes de Enero cuando emite esta Resolución, porque dice que:

“Es necesario adoptar algunas disposiciones encaminadas a instrumentar lo acordado entre Colombia y la ONU, propiciando la operación de los referidos helicópteros, de manera tal que ésta sea posible bajo las condiciones particulares requeridas por la misión, dado el especial carácter que le atribuye la Resolución 2261 -que es la que les leí hace dos momentos por parte de la Resolución de la ONU-, y quiero aquí hacer un llamado de atención porque el Coronel Edgar Francisco

Sánchez, Director (E) del momento, nos señala: “sin desconocer las normas y procedimientos propios de la aviación civil según los estándares trazados por la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI”. Esto más o menos dice: claro, nosotros vamos a cooperar, tiene todo el sentido en favor del proceso de paz, recibimos el requerimiento del Ministerio de Relaciones Exteriores, pero no se puede desconocer, y repito acá dice: “sin desconocer”, y así lo señala muy bien la Resolución de la Aeronáutica Civil, pero no sólo lo dice acá y quiero traer a colación varios apartes de esta Resolución que fue emitida el 23 de Enero y si no estoy mal fue publicada en gaceta dos días después, el 25 de Enero.

Habla también que no será considerada una operación comercial tanto que hay contratos con UTAIR; y quiero aclarar algo acá a las autoridades, al doctor Bocanegra y a los Ministerios, porque en muchas ocasiones hemos visto que las respuestas han sido: es que es la ONU, y no tengo ningún problema que sea la ONU, y el requerimiento que nosotros hacíamos también en varios medios de comunicación nacional, es que lástima que hayan dejado a las empresas nacionales y a los pilotos nacionales, pero en el entendido de nuestra normatividad, la Ley, nuestra Constitución, nosotros no podemos obligar que la ONU contrate empresas nacionales, eso tampoco lo podemos hacer lo tengo entendido, pero cuando nosotros vemos quién está operando, pues obviamente la ONU. En el acompañamiento que le hace al proceso de paz aparece en el contrato que tiene con una empresa particular que se llama UTAIR que es una empresa rusa con pilotos Rusos, y cuando digo todo esto lo tengo entendido y lo respeto, no podemos obligar que contraten con empresas nacionales y menos con pilotos nacionales, cuando vemos tanto desempleo hoy en Colombia de los pilotos, y sobre todo las escuelas que hoy sacan cada vez más pilotos y hoy no encuentran nada que hacer, pero lo que nosotros simplemente decimos con el debate de control que hoy realizamos, es que por lo menos si deben cumplir la normatividad colombiana que es lo mínimo, es lo que nosotros decimos y pues obviamente en esta comunicación que les narré hablaba del Ministerio de Relaciones Exteriores, no es la autoridad hablando de la normatividad y requisitos para la aeronavegabilidad.

Quiero simplemente mostrar una especie de contratos que encontramos de UTAIR. Yo sé que no son de ahora, son de hace años entre la ONU y UTAIR, es una operación comercial donde la ONU le paga a UTAIR una plata por la operación en determinado caso, simplemente quería mostrárselos acá.

Volviendo a la Resolución 201, encuentro el numeral 5, como muy bien lo dice al principio donde el Coronel Sánchez, Director (E) de la Aeronáutica, nos narraba que “sin desconocer la normalidad interna”, y acá nos habla y nos dice que la Aeronáutica Civil en su condición de autoridad, notificará o dará a conocer a la misión, -esto quiere decir a la ONU-, las siguientes normas y procedimientos contenidos en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia en cuanto le sean aplicables, habla de: personal aeronáutico, normas de aeronavegabilidad,

reglamento del aire, gestión del tránsito aéreo, servicios de información aeronáutica y seguridad de la aviación civil.

El numeral 6 también nos menciona que las aeronaves no estarán sujetas a registro por parte de la Aeronáutica Civil, pero la misión de conformidad con el acuerdo SOMA, proporcionará a la autoridad diferentes requisitos: el certificado de matrícula, el certificado de aeronavegabilidad, una serie de requisitos cumpliendo la misión que debe cumplir la aeronáutica precisamente y está bien hasta ahí. Quiero también narrarles una recomendación que le hace el Coronel Sánchez, Director (E), a la doctora María Ángela Holguín con fecha de radicación del 26 de Enero pero emitida el 24 de Enero. Dentro de esa comunicación, en el segundo punto de la recomendación que le hace el Coronel Sánchez a la Ministra María Ángela Holguín en el marco de los acuerdos suscritos, entiende la Aeronáutica Civil que la operación de la misión es de carácter comercial, y en consecuencia su marco de desarrollo y operación corresponde al acuerdo SOMA; y quiero volver al acuerdo SOMA porque aquí quiero dejar algunos temas planteados y mi compañero Santiago va a relatar un poco de forma más específica el cumplimiento de esos requisitos o no.

En el acuerdo SOMA se hablaba que la misma Organización de las Naciones Unidas respetaba la soberanía territorial, y cuando hablamos de la soberanía, hablamos de nuestra normatividad, la Ley y nuestra Constitución, por eso se me hace importante establecer el contexto por el cual estamos realizando este debate y si las dos aeronaves que se han permitido, hoy están operando en Colombia, están cumpliendo esos requisitos o no, y por eso era importante obviamente ahora posteriormente, escuchar las respuestas del doctor Bocanegra y del Ministerio del Trabajo y Ministerio de Relaciones Exteriores. Gracias Presidente, ahorita más tarde volveré a tomar la palabra para hacer algunas consideraciones.

Hace uso de la palabra el señor Presidente, doctor Jack Housni Jaller. Doctor Ramírez muchas gracias. Ahora le damos la palabra al doctor Santiago Valencia, ponente también y citante de este debate.

Hace uso de la palabra el Honorable Representante Santiago Valencia González. Presidente muchas gracias. Un saludo cordial para usted, un agradecimiento para usted y para toda la Comisión Tercera que hoy me recibe en este debate, un agradecimiento por supuesto al doctor Bocanegra por aceptar la invitación de la Comisión, y al doctor Socarrás y al doctor Echeverry, también un agradecimiento por aceptar la invitación.

Antes de empezar con la presentación, quiero también un poco decir por qué estamos acá y por qué empezamos. Realmente empezamos con esto por una preocupación de los pilotos y de las empresas que nos empezaron a buscar para pedirnos ayuda, porque según ellos básicamente aquí como lo mencionaba el

doctor Ciro, no se está cumpliendo la normatividad, y además se cumple o se pone en riesgo la estabilidad laboral de pilotos altamente calificados que hay en el país, y que incluso en muchas partes del mundo los requieren y los contratan, porque aquí no tienen trabajo y encuentran posibilidad en otras partes del mundo; y también hacer la claridad que esto no tiene nada en contra del proceso de paz. Me adelanto de pronto a alguna intervención, no estamos hablando del proceso de paz, estamos hablando simplemente de uno de los elementos de la verificación, de lo que hay con la ONU y de como si o no, ya serán las conclusiones de esta Comisión, se está vulnerando o no la normatividad nacional en cuanto a particular en esto.

Entonces como ya lo mencionaba mi compañero, el doctor Bocanegra no, lo hizo un coronel (E), expide la Resolución 210 de 2017, mediante el cual se autoriza el ingreso y la operación y permanencia de las aeronaves rusas. En Colombia, como ya lo vamos a ver, la misma normatividad de la Aeronáutica Civil y los Reglamentos aeronáuticos de Colombia que hoy se conocen como RAC o así los mencionan, y dice en el artículo 4º, numeral 5º, que esta Resolución indica que: “se notificarán o se darán a conocer en la misión en cuanto sean aplicables”. Esto no es en cuanto sean aplicables, es que las normas son para cumplirlas. Me pregunto y durante toda la discusión de esto que ya llevamos varios meses en este tema, si algo similar pasara en los Estados Unidos y ellos permitieran esto estoy absolutamente seguro que no, llevarían a la ONU, pero les exigirían lo que dice la Ley Norteamericana frente a la aeronavegabilidad, los requisitos, los pilotos, etc, estoy seguro, es más en casi que cualquier otra parte del mundo el Estado mismo no se encargaría de pasar por su propia normatividad para no cumplir con lo que está.

Básicamente los RAC son muchos, es una normatividad bastante grande, aquí hay como una especie de glosario de los RAC de los que vamos hablar más adelante. Para que ustedes sepan, los RAC además que es la regulación de la que hablábamos, está basada en normatividad internacional, es decir, estos RAC no son un capricho de Colombia que se sentó y dijo vamos hacer aquí unas normas de aeronavegabilidad, no, esto corresponde además a una normatividad internacional de seguridad aérea, de aeronavegabilidad y de los requisitos que se necesitan precisamente para tener vuelos seguros.

Básicamente todas las aeronaves que ingresen a Colombia, deben estar registradas en la Aeronáutica Civil, sin embargo, en el numeral 6 del artículo 4º de la Resolución expedida por la Aeronáutica establece que, estas aeronaves no estarán sujetas a registro por parte de la autoridad aeronáutica colombiana, es decir, desde el mismo registro de las aeronaves, la misma aeronáutica empieza a justificar su incumplimiento de los RACS, su propia normatividad para dejar entrar unos helicópteros extranjeros que ni siquiera tienen el registro de la Aeronáutica Civil, es decir,- y esto va a ser la conclusión a lo largo de toda la intervención-, la Resolución atenta en casi todos los numerales por no decir todos,

contra las mismas disposiciones de Colombia y por supuesto una Resolución desde el punto de vista de la normatividad, la importancia de la normatividad en la aplicación, una normatividad jamás podrá estar por encima de la reglamentación Aeronáutica Colombiana.

La Aeronáutica entonces establece en su Resolución que, solo exigirá para el ingreso y operatividad de las aeronaves, copia de los siguientes documentos que entre otras cosas y de acuerdo a lo que hemos investigado hasta ahora, no se han aportado por parte ni siquiera de la empresa rusa, es decir la Resolución además pide unos requisitos que no son suficientes de acuerdo a la RAC, y ni siquiera estos son cumplidos por la empresa que viene con la ONU: el certificado de la matrícula, el certificado de aeronavegabilidad, la licencia de los miembros de la tripulación, las especificaciones de operación, el contrato de apoyo suscrito con la misión de la ONU que ahora lo mencionaba Ciro, y que pues hace eso un contrato comercial, el contrato de arrendamiento de las aeronaves, los seguros de responsabilidad, etc.

Es decir que la Aeronáutica Civil permitió la operatividad de los helicópteros MI8MTB que son los que está trayendo y ha traído la ONU sin el cumplimiento de los requisitos solicitados en su propia Resolución, es decir, la resolución no cumple con la RAC, con la reglamentación aeronáutica nacional, y además la Aeronáutica permite la operación sin ni siquiera el cumplimiento de los requisitos que ya son insuficientes contenidos en la misma Resolución. Entonces tampoco exige los requisitos de aeronavegabilidad aplicables en el país que están desarrollados y que son como lo decía anteriormente, normativa aéreo internacional, y ojo, son de obligatorio cumplimiento; eso no es si el Ministerio quiere, si el Ministerio de Relaciones Exteriores considera que para esto se pueden o no aplicar y para unas cosas si y para otras cosas no, son de obligatorio cumplimiento en nuestro país y en el resto del mundo.

Los requisitos exigidos por la Aeronáutica en el RAC sobre aeronavegabilidad. Estos son algunos de los requisitos exigidos en Colombia para cualquiera que vaya a operar en el país, precisamente para garantizar la seguridad aérea y que no fueron exigidos a la misión. La aeronave debe estar registrada en la Aeronáutica Civil, ya vimos que no estaban registrados en la Aeronáutica. Debe presentar solicitud escrita para que se expida el certificado de aeronavegabilidad, no lo tiene; el registro de mantenimiento de la aeronave y copia del certificado Tipo. El certificado Tipo es y me corrigen los expertos, la utilidad que se le va a dar al helicóptero, es decir, para qué se va a utilizar, y se expide un certificado para que puedan operar con seguridad que es lo que hemos venido diciendo; diagrama de la configuración interna de la aeronave, contrato de mantenimiento, certificado de la condición de aeronavegabilidad, certificado de inspección de equipos de radiocomunicaciones aeronavegabilidad, certificados de datos estadísticos, listados que indiquen los tiempos de vida útil de la aeronave y otros requisitos.

Como ven ustedes y como se ha mencionado, pues todos son para la seguridad del vuelo, aquí no se está exigiendo nada distinto que lo que exige la normatividad nacional e internacional para la seguridad.

Por otra parte, ya aquí nos pasamos a la tripulación que opera las aeronaves. Tampoco han cumplido las tripulaciones de estas aeronaves, los requisitos exigidos por el RAC, y en la Resolución solamente se mencionan algunos de los requisitos que son insuficientes de acuerdo a la normatividad nacional: “Todos los tripulantes y el personal técnico, serán titulares de licencia válida expedida o convalidada por la autoridad aeronáutica del Estado en la que están registradas las aeronaves”, es decir por las autoridades rusas.

En la filmina siguiente vamos a ver un tema bien interesante sobre las licencias válidas expedidas o convalidadas de las tripulaciones. “Las licencias expedidas en otro país, serán convalidadas en Colombia de manera automática”, esto dice la Resolución, eso va en contra de la normatividad, no hay una convalidación automática, hay una normatividad que exige unos pasos y es lo que vamos a ver en la siguiente para precisamente poder convalidar el tema. Entonces claro, un piloto colombiano el que está en una situación de vulnerabilidad laboral por ponerlo de algún tema, viene una misión de éstas a cumplir unas funciones de manejar unos aparatos, y al extranjero no se le exigen los requisitos que sí se le exigen al piloto nacional, es bastante injusto y es bastante incomprensible.

¿Cuáles son las exigencias que dice la RAC para la convalidación de las licencias?, es decir, no se hace de manera automática, sino que debe cumplir unos requisitos: obtener autorización de la Secretaría de Seguridad Aérea de la Aeronáutica Civil; adjuntar fotocopias consularizadas de la licencia extranjera, es decir, en este caso, de las licencias rusas; un certificado médico; y la fotocopia de la visa y/o trabajo permanente; - ojo a este punto porque me voy a adelantar-. Ninguno de esos pilotos rusos que hoy están trabajando en el país, tienen visa ni permiso de trabajo, es decir, están operando sin el lleno de los requisitos, ni siquiera para que un extranjero pueda trabajar, es decir, no solamente no tienen convalidada la licencia en el país, sino que además no podrían trabajar.

Además, la RAC también exige a la tripulación lo siguiente: tener licencia con habilitación de tipo o convalidada la cual no es automática, reiteramos ese punto; acreditación de un número específico de horas conforme al tipo de helicóptero que se vaya a volar, en este caso el MI8MTB; y acreditar la apropiación del curso en tierra del helicóptero ante una escuela autorizada y aprobar el examen teórico; efectuar diez (10) horas de observador en el equipo en que va habilitar, se presentará el chequeo de vuelo ante el Director de la Aeronáutica; para conservar la habilitación se debe efectuar repasos semestral con intensidad de dos horas en simulador de vuelo; edad máxima de 65 años; realizar entrenamientos periódicos; hablar el idioma español supremamente importante; tener una competencia

lingüística si la operación es internacional, es decir, deben tener la capacidad lingüística de poder comunicarse en español con las autoridades en Colombia para poder operar; la capacidad de hablar y comprender el idioma autorizado en las comunicaciones; y otros requisitos.

Conforme a lo anterior, podemos concluir como ya lo hemos venido diciendo, que la Aeronáutica Civil omitió su obligación de exigir el lleno de los requisitos para la operabilidad y la navegabilidad de forma segura de dichas aeronaves en nuestro país, es decir, la Aeronáutica no exigió lo que la norma le pide que exija para la aeronavegabilidad, y por lo tanto profiere de manera ilegal una autorización para operar unas aeronaves que junto con sus tripulaciones no tienen o no reúnen, el lleno de los requerimientos legales que existen en la RAC y que repetimos y reiteramos, son de obligatorio cumplimiento.

Uno no puede aplicar la Ley cuando le conviene y cuando no le conviene no la puede aplicar, si la Ley no es aplicable, entonces cambien la Ley, para eso está el Congreso, pero mientras la Ley exista es de obligatorio cumplimiento y es de cumplimiento general, no es para hacer excepciones, porque entre otras cosas, aquí no estamos hablando, reitero del proceso de paz o de la operación, sino de la seguridad aérea. Ahora me preguntaba Oscar Darío y le voy hacer esa pregunta doctor Bocanegra, Dios no quiera, ¿qué pasa si un helicóptero de esos se cae, cuál es la responsabilidad del Estado Colombiano?, qué pasa si ese helicóptero se cae en una población urbana donde haya población civil y causa un lamentable accidente aéreo que ya vamos a ver que con estos aparatos que no se utilizan en Colombia desde hace varios años precisamente por su vulnerabilidad y su accidentalidad en el territorio nacional. Entonces ¿cuál es la responsabilidad que le cabe al Estado Colombiano por ni siquiera cumplir su normatividad?. Esa es una pregunta que es bien interesante.

Una vez expedida la Resolución, la Aeronáutica Civil le envía un oficio a la Cancillería, haciéndole una recomendación de ciertos helicópteros, es decir, ¿yo que puedo interpretar acá como un abogado cualquiera?, pues la misma Aeronáutica Civil le está diciendo: Como no estamos cumpliendo el lleno de los requisitos legales de la RAC para la seguridad aérea y la aeronavegabilidad, entonces tenga en cuenta estas recomendaciones para que no la vayamos a embarrar. Básicamente eso es más o menos lo que dijeron, como no les exigimos lo que les teníamos que exigir, entonces tengan mucho cuidado para que nos evitemos un problema. Entonces advierte la Aeronáutica a la Cancillería que la operación de las aeronaves se debe suministrar los certificados tipos como requisito para poder operar, y sin embargo, la misma Aeronáutica justifica el incumplimiento debido a que la operación no es de carácter comercial. Y con mucho gusto les presentamos y repito, desde el 2004 no se vuelan estas aeronaves en Colombia el MI8MTB; y hay gente que me dice, pero es que aquí hay muchos MI volando, claro es que hay distintos tipos de MI y hay unos que cumplen con los requisitos que vuelan en el país, pero

particularmente este no vuela en Colombia y a los particulares no se les deja volar desde el 2004 este tipo de aeronaves.

Entonces ¿qué advierte la Aeronáutica a la Cancillería? Las operaciones deben llevar a cabo en condiciones de aeronavegabilidad; en Colombia se usan medidas del sistema inglés; esos helicópteros deben establecer las correspondientes equivalencias; deben tener en cuenta la información meteorológica la cual se debe revisar con las limitaciones de la operación que tienen estos helicópteros; solicitan que se actualice la información cartográfica; se solicita que en lo posible se lleven los documentos reglamentarios a bordo del helicóptero; y miren estos datos: desde el 2004 no vuelan en Colombia y saben porqué?: 13 accidentes en Colombia desde 1995 hasta el 2014 por condiciones orográficas y meteorológicas. Por qué se accidentan estos helicópteros, porque claro pues accidentes pueden ser muchos, pero cuál es la razón?, puede ser desconocimiento de la geografía de nuestro país, tenemos pilotos rusos que acaban de llegar, porque no se advierte la extensión de las cordilleras, cuerpos montañosos, cambios de altura y diversos obstáculos que supone nuestra geografía; y advierte además los riesgos de que estas aeronaves por la disminución de la potencia de los motores, la degradación de las características aerodinámicas de la aeronave lo que sumado al terreno agreste, hace que la operación en estas aeronaves sea bastante peligrosa.

Como lo mencionaba, hay una preocupación de los pilotos colombianos por el desconocimiento de las exigencias de la Ley. Los pilotos le enviaron al Ministerio de Trabajo un Derecho de Petición en el que le pregunta si los pilotos extranjeros, es decir, los pilotos rusos, pueden ejercer su labor sin la expedición de la respectiva visa de trabajo. Me permito leer a título de conclusión: “Todo extranjero que ejecute una labor permanente en Colombia, deberá ser titular de una visa que así lo autorice y cumplir con toda la normatividad vigente que regule el ejercicio del trabajo, lo que incluye por supuesto todo el marco jurídico aeronáutico nacional”; y estos señores no tienen en este momento ni siquiera el documento expedido por el Ministerio de Relaciones Exteriores que les permita trabajar en el país, porque ellos están trabajando en Colombia en este momento.

Les agradezco mucho la atención, no me voy a expedir más, les ruego disculpas si me tengo que retirar porque justo en este momento, también estamos discutiendo la Reforma Política en la Comisión Primera en la que hago parte, y por supuesto, este es un tema que es muy importante. Entonces nuevamente a toda la Comisión y a los funcionarios que nos acompañan, así como quienes están en las gradas, un agradecimiento especial. Muchas gracias.

Hace uso de la palabra el señor Presidente, doctor León Darío Ramírez Valencia. Muchas gracias a usted doctor Santiago Valencia. Cuenta con el uso de la palabra el doctor Oscar Darío Pérez Pineda, del Departamento de Antioquia.

Hace uso de la palabra el Honorable Representante Oscar Darío Pérez Pineda. Muchas gracias doctor León Darío. Creo que no es mucho lo que hay que agregar y aquí no nos debemos situar en que no vayan a ver esto como que es una oposición al proceso de paz que ya pues por manifiesto lo hemos hecho a cataratas; o sea no es que esto sea una cosa adicional, nosotros estamos en desacuerdo como se han adelantado esos acuerdos, nunca en desacuerdo con la Paz, eso lo hemos dicho en todos los tonos, pero no nos han querido escuchar, cada uno escucha y entiende lo que quiere escuchar; no en vano la Biblia nos dice eso de que no hay peor sordo, pero es que estamos frente a un hecho muy grave.

No puedo entender como un Ministerio de Relaciones Exteriores se toma unas atribuciones que no tiene nadie en Colombia, ni la Corte Constitucional, ni el Congreso, ni nadie que es jugar con la seguridad, en este caso aérea. Cómo puede decir una Ministra encargada de que las aeronaves en las embarcaciones no podrán ser sujetos a registro o licencia por el Gobierno?, o sea que nos pueden mandar cualquier cosa, pues estamos en la República banana como para que nos manden lo que quieran y nosotros no podemos decir nada, en el entendido de que la misión proporcionará la autoridad de aviación civil de Colombia, copia de todos los certificados relevantes expedidos por las autoridades competentes de otros Estados en relación con las aeronaves, y ni siquiera eso lo han cumplido; y enseguida llega la Aeronáutica Civil y expide unas licencias, unos permisos que hacen muy vulnerable al Estado Colombiano de una posible responsabilidad civil. Donde haya un siniestro, eso lo terminamos pagando los colombianos por falta de observancia de las responsabilidades que debe tener la entidad aeronáutica, y mucho más el Ministerio de Relaciones Exteriores que en esta materia creo que sabe poco. Lo que sabe el Ministerio de Relaciones Exteriores de aeronaves debe ser lo mismo que sabemos nosotros, que es montarnos y bajarnos, no creo que sepa más.

Entonces me parece que esto no es un tema de poca monta, un tema delicado. Ahora, ¿cuáles fueron las razones para que escogieran helicópteros Rusos, que tienen fama en el mundo de equipos no solamente en materia de aviación sino en materia naval, en materia de vehículos terrestres, de ser de muy baja calidad y muy alta siniestralidad, altísima, o yo pregunto: ¿cuáles son los aviones comerciales que tienen las mejores aerolíneas del mundo?, serán Rusos, serán los aviones antonov, no creo que en esos se monten, yo creo que aquí nadie se ha montado en un avión de esos, entonces a mi si me parece que como llegaron a escoger esa panacea en Rusia?, eso si debió haber sido una imposición, tengo una duda, en la Habana, eso debió ser los Rusos.

A mí si me parece que esto debería tener unas explicaciones muy profundas, porque la verdad es que me preocupa enormemente; por ahí escuché un informe de radio, de prensa, tal vez en un noticiero, que esos helicópteros dicen aquí que los paga las Naciones Unidas, es decir, nosotros también porque nosotros también aportamos a las Naciones Unidas, pero aquí en la información que mostraron los compañeros,

aparece que también el Gobierno colombiano puede aportar recursos y de por sí los aporta. Entonces la pregunta que uno se hace es, según ese noticiero valía 7000 dólares la hora de un helicóptero de esos, no sé si eso sea verdad, y si lo fuera qué otras alternativas hay de pronto un poco más económicas y más seguras.

Así que no son pues pocas la preguntas, los interrogantes y las inquietudes y me llama la atención que el señor Ministro de Transporte se haya excusado, no es posible, no sé en qué consistió su excusa, porque este es un tema suficientemente gordo como para escuchar de él de viva voz si este tema le preocupa o no. Así que realmente quedo muy pendiente de las respuestas. Ahora, si es que esta información no es cierta, yo tengo aquí la carta firmada por la doctora Patty Londoño Jaramillo, Viceministra de Relaciones Exteriores encargada del despacho de la Ministra de Relaciones Exteriores dirigida al doctor Alfredo Bocanegra Varón diciéndole: “no se preocupe, no tiene que tener en cuenta nada, tranquilo deje entrar esos aparatos, deje entrar esos pilotos que no saben dónde queda nada en Colombia, que juegan es con coordenadas, que creo que de español deben saber lo mismo que nosotros sabemos de Ruso; más o menos debe ser así la comparación, ellos en español y nosotros en Ruso sabemos lo mismo. A mi si me preocupa enormemente eso, o sea pues que quisiera esa respuesta. Muchas gracias señor Presidente.

Hace uso de la palabra el señor Presidente, doctor León Darío Ramírez Valencia. *Con gusto doctor Oscar. Entregamos el uso de la palabra a la doctora Sandra Ortiz.*

Hace uso de la palabra la Honorable Representante Sandra Liliana Ortiz Nova. *Muchas gracias señor Presidente. Felicitar a los autores del debate, a Ciro Alejandro, a Santiago, a todas las personas que están acá acompañándonos. Primero, decirle que lo que hablaba ahorita mi compañero Oscar Darío y es que aquí no sé qué les pasa a los Ministros que no les interesa venir a nuestra Comisión. Apliquémosle Ley 5a, ellos tienen que respetar esta Comisión, pero ahorita que estamos en discusión del Presupuesto, ahí si llegan todos. Entonces yo le pido a usted señor Presidente, hacerles llegar ese comunicado.*

Segundo. Quiero aprovechar aquí que está el señor Director de la Aeronáutica Civil, el doctor Bocanegra, para pedirle un favor. Que nos dé una explicación frente a un fallo del pasado 02 de agosto para activar el aeropuerto de Tunja. Quiero preguntar por qué el Gobierno Nacional no quiere acompañar a Boyacá para tener su propio aeropuerto. Quiero que nos den una explicación, porque Boyacá siempre ha sido un Departamento cerca a Bogotá, y la excusa es que tenemos un aeropuerto y eso no es excusa para los boyacenses, somos 1.200.000 personas que vivimos en el Departamento de Boyacá y si revisamos otros Departamentos, incluso esto se tuvo que hacer mediante una acción popular y fue una acción del ex Procurador Armando Bahena que es Antioqueño y que quiero agradecerle a él que le duele

Boyacá, y nosotros los que estamos aquí sentados no hemos podido hacer absolutamente nada.

Que está pasando con el Gobierno Nacional que no le interesa Boyacá?. Viene ahorita bicentenario y ni siquiera el aeropuerto de Tunja lo tenemos, o sea esto a mí me da pena decirlo, pero aquí solamente han ido más o menos siete (7) ex Presidentes a inaugurar el aeropuerto Rojas Pinilla; o sea siempre es el saludo a la bandera con Boyacá y una falta de respeto con nosotros los boyacenses.

Si quiero pedirle a usted que nos de claridad frente al tema. Qué está pasando en Boyacá con el aeropuerto que nos lo merecemos, es justo con el Departamento de Boyacá, con los Boyacenses, con los Tunjanos y con toda la provincia de centro; y decirles que Boyacá es un Departamento agroindustrial y lo que significaría la activación de ese aeropuerto.

Y felicitarlos a ustedes por este importante debate, que esperamos que el señor Ministro de Transporte en algún momento, señor Presidente, de verdad asista a esta Comisión, no solamente para pedir recursos del Presupuesto, porque ahí sí están activos todos los Ministerios. Entonces muchísimas gracias y un saludo muy especial a nuestro compañero Santiago Valencia, que está haciendo un debate muy importante, que independiente que estemos a favor, los que estamos a favor de la paz o no, estemos pensando es en Colombia, aquí nos interesa es nuestro país y defender a Colombia. Muchas gracias.

Hace uso de la palabra el señor Presidente, doctor León Darío Ramírez Valencia. *A usted doctora Sandra. Por parte de la Mesa Directiva se le dará traslado a través de la Secretaría General, el tema de la no presencia de los Ministros en la Comisión. Doctor Cuenca tiene usted el uso de la palabra.*

Hace uso de la palabra el Honorable Representante Carlos Alberto Cuenca Chaux. *Presidente muchas gracias. Simplemente quiero saludar a los funcionarios del Gobierno Nacional y a todas las personas aquí presentes; y quiero hacer un comentario a manera de aclaración doctor Oscar Darío. Me parece muy válido lo que ustedes hoy mencionan y preguntan y cuestionan a los diferentes Ministerios y entidades que tienen que ver con este tipo de operaciones, pero lo que no me parece es que acá se piense que de pronto en los acuerdos de la Habana, hayan tomado la determinación de fijar un tipo de avión o de helicóptero, eso a mí sí no me parece que esté bien.*

Yo quiero decirle algo. Si ustedes recuerdan, la operación Jaque, se realizó en un helicóptero ruso y es la operación más exitosa que tiene este país, fue un MI y hasta donde tengo entendido, ¿por qué se utilizan las aeronaves rusas? Porque las aeronaves rusas en temas de seguridad y carga son las más amplias del mundo.

Un helicóptero MI no es lo mismo doctor Ciro, que utilizar un helicóptero Shui o un Blawk hot; en capacidad, el MI es un helicóptero diseñado para carga. Lo mismo ocurre con los aviones, el avión carguero más grande del mundo es un antonov. Un antonov que viene aquí a Colombia que aterriza en Bogotá o en la ciudad de Yopal por capacidad, que se llama el antonov 124 que tiene una capacidad de 124 toneladas sobre el nivel del mar. Entonces no creo, y esto a manera de aclaración, respetando la opinión de ustedes y el debate y sin quererme salir del tema, que en los acuerdos de la Habana se haya fijado o que quede en el ambiente que de pronto es que el acuerdo de la Habana, hubo injerencia del Gobierno ruso para que nosotros los colombianos llegáramos a un feliz acuerdo de Paz.

Dejo esa pequeña constancia señor Presidente, respetando la posición de mis compañeros, respetando el debate. Me parece muy interesante lo que hoy están preguntado, pero no quiero que esto se tergiverse o que quede en el ambiente que estamos aquí hoy en un acuerdo de paz donde tuvimos influencia de unos súper poderosos como es la Unión Soviética o Rusia, para que los colombianos lleguemos hoy a ser felices y poder vivir en paz. Muchas gracias.

Hace uso de la palabra el señor Presidente, doctor León Darío Ramírez Valencia. *Muy bien Representante Carlos Cuenca. Por favor un minutico en su calidad de citante, tiene el uso de la palabra doctor Ciro.*

Hace uso de la palabra el Honorable Representante Ciro Alejandro Ramírez Cortes. *Gracias Presidente. Para agradecerle su intervención doctor Cuenca, quiero regresar a los términos del debate y delimitar también los términos del debate. De ninguna manera quiero dejar acá dentro de la estela y el ambiente del debate y de la Comisión Tercera, que hayamos dicho que dentro de la Habana y de la negociación entre el Gobierno y las Farc, y tampoco si las aeronaves son Rusas o no son Rusas; y aquí también dije al comienzo del debate que no puedo como Representante, ni el país, ni la Ley, ni la Constitución Colombiana puede obligar a que la ONU contrate empresas y pilotos colombianos tampoco, ojalá lo hicieran en pro de la industria nacional y las empresas nacionales y todos los profesionales que salen todos los días de las escuelas de aviación colombianas.*

Aquí lo único que estamos haciendo y quiero dejar muy claro el debate, es sobre el cumplimiento o no de la normatividad interna de unas aeronaves, o más bien de una empresa extranjera. Quiero dejar eso claro Presidente.

Hace uso de la palabra el señor Presidente, doctor León Darío Ramírez Valencia. *Para darle continuidad al debate, saludamos al doctor Alfredo Bocanegra Barón, Director General de la Aeronáutica Civil, para que se digne a dar respuesta a las inquietudes de los integrantes de la Comisión Tercera de Hacienda y Crédito Público. Le entregamos el uso de la palabra doctor Alfredo Bocanegra.*

Hace uso de la palabra el Director de la Aeronáutica Civil, doctor Alfredo Bocanegra Barón. Gracias Honorable Representante León Darío, Presidente, a los miembros de la Mesa Directiva, a los Honorables Representantes a la Cámara y a los Honorables citantes.

En primer lugar, celebro que haya debates de control político, porque eso legitima mucho más el papel del Congreso, y es el escenario natural para que se debatan estas temáticas, pero además celebro con complacencia, y ahí me doy cuenta cuán viejo estoy, que dos hijos de dos grandes amigos y copartidarios, porque el partido es eterno, lo dijo el paisano el doctor Ospina, él decía que el partido no era nuevo ni era viejo le contestó a J Emilio, es eterno. Entonces que dos jóvenes hijos de dos grandes amigos indaguen, que es lo que necesita el Congreso, Congresistas que indaguen sobre los temas, que generen inquietud y que controlen políticamente.

Igualmente, el tema de Boyacá si ustedes me lo permiten voy a hacer una alteración en los órdenes. Ayer estaba en la Comisión Sexta del Senado y una Honorable Senadora me decía lo siguiente: Que para qué hacíamos inversiones en aeropuertos pequeños, que toda la inversión de la Aeronáutica tenía que ser única y exclusivamente en los grandes aeropuertos, es decir, en siete (7) aeropuertos de los 400 de Colombia incluidos cuatro indígenas. Creo que al final aspiro a que los argumentos que les puse, de que casi que es un tema de derecho natural, no de derecho positivo, que todas las regiones pudieran tener helicópteros donde las condiciones lo permitan, o que podamos replicar modelos como el de salud del Departamento de Antioquia, donde a través de los helicópteros medicalizados se puede sacar a los pacientes, pero qué decir de la Orinoquía y la Amazonía donde la persona solo puede salir por el modo aéreo; y qué decir por ejemplo del Putumayo donde se salvaron vidas gracias a la activación del aeropuerto de Villa Garzón.

Y lo primero, todas las ciudades capitales de Departamentos que son 32, deben tener aeropuerto funcionando. La invito a que hagamos una gran convocatoria, sobre todo ahora que Boyacá es un referente de la gran educación con unos programas de doctorado muy interesantes, que vayamos a Tunja. Hemos estado en Paipa, hemos estado en Sogamoso, tenemos ya garantizadas inversiones por 4.600 millones de pesos en Sogamoso, ya hicimos una intervención grande en la pista, ahora vamos por el terminal del aeropuerto Alberto Lleras Camargo; y en Paipa vamos hacer también una inversión importante para incentivar el turismo, pero una ciudad capital debe tener y eso vale dentro de la categoría de la ciudad, un aeropuerto y Tunja es la ciudad capital.

Hemos tenido algunas dificultades, dispusimos de un recurso para el encerramiento del aeropuerto, no hemos contado con el debido apoyo de la Alcaldía de Tunja para remover unos obstáculos que tenemos, que acosan mucho a los terminales que tienen poco desarrollo y es precisamente la invasión de terceros a

través de procesos policivos, allí vamos a necesitar, por eso es muy bueno que nos veamos todos los actores para poder identificar cuáles son las falencias, y ni más faltaba que a Tunja no le correspondiera la activación de su aeropuerto y muy pronto podemos hacer ese gran debate, me parece que es un buen escenario.

Respecto al tema de la citación, aspiro a no invadir el terreno de la Cancillería, pero si bien la primera Resolución no la produje porque no estaba en ese momento, estaba fuera del país, nosotros estamos viviendo en la aviación dos escenarios bien interesantes además del crecimiento que es el más grande del mundo, estamos en el Consejo Permanente de la UAS 36 países, y por segunda vez Colombia en cabeza nuestra, recibe la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, solo nos ha correspondido a dos colombianos: al doctor Álvaro Uribe Vélez y a quien les habla, y pasarán otros 30, 40 años de acuerdo a la rotación, para que le corresponda a Colombia. Entonces cumpliendo compromisos internacionales, ese día no estaba, pero la segunda Resolución si la firmé porque tengo la convicción de que no solo tiene una presunción de legalidad, sino tengo la convicción de que estoy actuando de conformidad con los parámetros del derecho internacional.

El derecho de residencia que el mismo Benito Mussolini respetó el Estado Vaticano y suscribió los tratados de Letrán, pero además todos los instrumentos de Naciones Unidas posteriores a la segunda guerra mundial y desde antes en la comunidad de naciones, han determinado que el derecho de residencia, es aquel atributo que tienen los estados y en este caso las Naciones Unidas se toma como un Estado, no solo para sus instalaciones físicas de las cuales se extiende en su soberanía sin importar en qué territorio se encuentren, no solo para su personal acreditado sino también para sus vehículos, y este es un vehículo, es un tipo de vehículo. De manera que hay que resaltar varios aspectos de esto. Hay un acuerdo que es el SOMA que está convalidado nada menos y nada más que por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

Dos. Estas aeronaves, a estos pilotos, no se les ha vinculado de manera laboral, no en Colombia, no con contrato con la República de Colombia de manera permanente. La norma que ustedes muy juiciosamente citaron habla del carácter de trabajo permanente, aquí hay un aspecto de transitoriedad, tan transitorio que ya las aeronaves fueron cambiadas; la segunda Resolución que si la firmo yo, las aeronaves fueron cambiadas y no estoy seguro si la tripulación también, pero lo pueden hacer, eso denota el carácter de transitoriedad, las cambió directamente las Naciones Unidas, comunicó el cambio de las aeronaves por otras.

Nosotros le hemos dado tratamiento de aviación de Estado en el cual, si existe una excepción respecto a las aeronaves, respecto a los pilotos y las tripulaciones de las aviaciones de Estado. Si el Presidente de Estados Unidos llega a Colombia, esa aeronave, el Air Force 001, es una aeronave de Estado que en territorio colombiano no nos es dado a nosotros exigirle a los pilotos de ese avión, su visa o una

documentación o suministrarle un piloto, y tampoco que registren la matrícula en Colombia. Esta misión de la ONU como Organismo Internacional reconocido mundialmente, es una misión que tendrá término, que se agotará con el cumplimiento de unas tareas. Si esos aspectos que han sido juiciosamente detallados en varios componentes del Reglamento Aeronáutico Colombiano, el RAC, han sido inobservados como ustedes muy bien lo puntualizan, y en eso le digo al doctor Darío Pérez que si es cierto lo que se ha dicho aquí; lo que defiendo es la legalidad de esa resolución en el sentido de que no nos es dado a nosotros como autoridad frente a una aviación que no sea comercial sino sea Estado, exigir requisitos que se exigen a la aviación comercial. Por eso se hace la diferenciación entre la aviación comercial y la aviación de Estado. Muy bueno sería que fueran helicópteros colombianos con la crisis del petróleo eso está muy venido a menos, muy bueno que fueran pilotos matriculados en Colombia, que fueran pilotos licenciados en Colombia, no me es dado imponerle los pilotos ni las aeronaves a un organismo como las Naciones Unidas, lo que tengo es que asumir que lo que autorizó el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y esas aeronaves que tienen la franquicia y tienen el rótulo de Naciones Unidas, son aeronaves de Estado. Esa ha sido nuestra interpretación.

Tendrán presunción de legalidad hasta que la jurisdicción frente a un ataque legítimo que se puede hacer judicialmente, determine su suspensión o que estamos incurriendo en un yerro, pero nos acompaña la presunción no solo de legalidad sino la convicción de que no estamos violando la Ley. En este momento estamos expidiendo resoluciones especiales, y a propósito para la visita del Papa, también para el tema de tripulantes porque el Vaticano no tiene aviones de Estado, entonces nos va a tocar con el avión de Alitalia, darle el mismo tratamiento a los pilotos y el mismo tratamiento a la aeronave que si fuera un avión Presidencial, y al de Avianca de regreso, exactamente el mismo tratamiento, no podemos darle tratamiento distinto, ¿por qué? Por la destinación. Acuérdense que a uno le enseñaban que una cosa por ejemplo los muebles e inmuebles, había algunas cosas que eran muebles por naturaleza e inmuebles por destinación. Aquí pasa más o menos lo mismo, la destinación de estos helicópteros que fueron contratados, que podrían haber sido de otra nacionalidad, podrían haber sido suecos contratados por las Naciones Unidas, tienen en la presentación de las Naciones Unidas, el carácter de aeronaves de Estado para el cumplimiento de una misión de verificación, de acompañamiento de un proceso en un país que es signatario de Naciones Unidas.

De manera que no nos ha acosado ninguna equivocación ni ningún temor, y así como he venido hoy a defender la legalidad de esta actuación que no es contra los pilotos colombianos ni contra las aeronaves colombianas, lo haré ante los Organismos de Control si es necesario, bajo la presunción y la convicción de que estamos interpretando bien las normas. Sí, las normas son generales, pero hay carácter distinto en las categorías de aviación, en la comercial y en la de Estado.

Se ha dicho sobre los helicópteros, no voy a defender una u otra marca ni voy a hablar de uno u otro país, el ejército de Colombia tiene en su aviación, helicópteros MI de fabricación rusa e incluso Ucraniana, empresas en Colombia tienen también helicópteros y prestan servicios no solo de helicópteros sino también de aviones: el antonov por ejemplo Air Caribe, con una empresa de carga, pero también el Star, vertical de aviación y Eli Sky que está haciendo un gran esfuerzo a través de la Cámara Colombo Rusa para poder traer unos helicópteros a Colombia.

De manera que quería dejar la constancia de que ese ha sido nuestro accionar, no conozco porque no ha habido un concierto, cuáles son las razones que va a sentar frente a esta serie de preocupaciones y de inquietudes muy juiciosas el Ministerio de Relaciones Exteriores, pero las nuestras que internamente fueron debatidas, sí son situaciones sobre las cuales existen esos razonamientos.

Uno. Se trata de unas aeronaves que prestan servicio a un Estado a un súper Estado o Supra Estado si lo podemos llamar y por lo tanto tiene los mismos beneficios y también las mismas obligaciones Honorable Representante Oscar Darío, están amparados por pólizas, y el responsable de cualquier fatalidad es precisamente las Naciones Unidas que es una persona jurídica con patrimonio al cual como usted muy bien lo ha dicho, todos contribuimos Colombia contribuye, contribuyen los 170, 180 países que forman parte de esta comunidad internacional de naciones.

Estoy en la mayor intención de responder los interrogantes, pero lo que se ha dicho es cierto y la indagación es juiciosa y es aplicada y hay que aplaudirla y hay que motivarla y nos permite exponer nuestros criterios. Las dudas que genere estamos dispuestos a resolverlas Honorables Representantes, muchísimas gracias.

Hace uso de la palabra el señor Presidente, doctor León Darío Ramírez Valencia. A usted doctor Alfredo Bocanegra muchas gracias por acoger el llamado de la Comisión. Por su calidad de citante le concedo la palabra al doctor Ciro y posteriormente a usted doctora Sandra.

Hace uso de la palabra el Honorable Representante Ciro Alejandro Ramírez Cortes. Gracias Presidente. Solamente quiero pedirle el favor a la Comisión dentro del debate hay tres personas del sector aeronáutico tanto de empresas como de pilotos, que quisieran intervenir muy rápidamente Presidente en cualquier momento. Presidente gracias.

Hace uso de la palabra el señor Presidente, doctor León Darío Ramírez Valencia. Muy bien doctor Ciro, pero tendríamos que decretar sesión informal. Doctora Sandra.

Hace uso de la palabra la Honorable Representante Sandra Liliana Ortiz Nova. Gracias señor Presidente. Escuchando aquí al señor Director de la Aereocivil, me empiezan a surgir una cantidad de dudas e interrogantes y quiero ver si de pronto usted me puede colaborar con esto señor Director.

Quiero preguntarle cuánta plata, qué presupuesto se gasta en ese servicio de estas aeronaves rusas en Colombia?, si es ad honorem que nos están apoyando, me gustaría saber qué presupuesto; y segundo, tengo una preocupación hoy que quiero manifestarla ante la Comisión, y ya que se da la oportunidad con el tema de la Aerocivil y son los aviones que tienen hoy nuestras fuerzas armadas de Colombia frente a los aviones que hoy tenemos que son los Sukoi y los Kfir que son aviones que en tres años ya no existen, y en este momento que estamos pasando un momento crítico con Venezuela, ellos tienen unos aviones que en cualquier momento pueden venir a nuestro país y nuestra fuerza aérea como dice nuestra compañera, son aviones que hoy necesitan cambiarse, que en cualquier momento Venezuela con sus aviones rusos pueden venir y hacernos los ataques que quieran, la verdad por eso a nosotros los colombianos y a nuestro Estado Colombiano nos ha tocado comernos muchos sapos porque tenemos un enemigo inminente con una fuerza mejor, superior pero no por la gente sino por la calidad de los aviones que tienen ellos que son nuestros vecinos. Entonces quería hacer esas dos preguntas aprovechando este debate de control político. Muchas gracias.

Hace uso de la palabra el señor Presidente, doctor León Darío Ramírez Valencia. Quisiera saber si hay otras inquietudes para el doctor Bocanegra. Doctor Cárdenas.

Hace uso de la palabra el Honorable Representante Jhon Jairo Cárdenas Morán. Gracias, creo que se están mezclando como muchas cosas en esta discusión. El doctor Bocanegra ha hecho una intervención en donde puntualiza, que el asunto tiene una lógica estrictamente jurídica, aquí no estamos discutiendo si nos gusta o no eso, lo que estamos discutiendo es que en el marco del Derecho Internacional hay unas reglas, hay unos parámetros, ha explicado que así como existe la inviolabilidad territorial para los consulados, para las embajadas, también eso se extiende a la categoría de los vehículos, y que en ese escenario es que hay que interpretar el tema de los aviones; eso es una discusión legal.

Tengo que decir que me parece que la argumentación del doctor Bocanegra es impecable en mi opinión, sugiero entonces que si hay una controversia jurídica respecto del análisis presentado, pues nos focalicemos en eso. Si alguien aquí tiene la opinión en el sentido de que ese raciocinio basado en el Derecho Público Internacional es incoherente o no se ajusta, pues que nos los diga, es que para los efectos de lo que nos está diciendo, él si está fungiendo como tal y explicó el caso del Vaticano también, es decir, pero hay reconocimiento, él ha explicado que hay una reglamentación, que hay unas disposiciones jurídicas que le permiten a los

funcionarios de Naciones Unidas actuar así con esa categoría, con esa condición o me equivoco doctor Bocanegra, es lo que le entendí de su exposición; por eso entonces ya escuchamos el punto de vista del Director que en mi opinión resulta impecable.

Ahora si hay una opinión distinta, yo invitaría primero, a escuchar cuáles son los argumentos jurídicos; y en segundo lugar, invitaría también a las personas que crean que se está violando por alguna razón el ordenamiento jurídico, pues que procedan a demandar, que demanden que es lo que ocurre; si creo que se está violando la Ley, especialmente si soy Parlamentario debería demandar y dejar que los tribunales definan eso. Entonces situémonos allí por favor que ese es el meollo del debate, otras consideraciones si los venezolanos nos van a asaltar o no, o cosas de esas que en mi opinión son fantasiosas, las podemos discutir en otro momento, pero centrémonos por favor en el análisis estrictamente jurídico que es en el ámbito donde el doctor Bocanegra ha situado el asunto.

Hace uso de la palabra el señor Presidente, doctor León Darío Ramírez Valencia. *Bajo la recomendación del doctor Cárdenas en su calidad de citante, doctor Ciro.*

Hace uso de la palabra el Honorable Representante Ciro Alejandro Ramírez Cortes. *Doctor Cárdenas y queridos compañeros, el argumento jurídico y sobretodo uno de los puntos centrales del debate, no está en los argumentos jurídicos que yo haga como citante del debate Representante. El doctor Bocanegra ha hecho una explicación razonable cuando hablamos de la ONU como un organismo supranacional y obviamente el carácter excepcional y especial que tiene cuando opera en el caso de éste que estamos hoy citando que es el del mantenimiento de la paz doctor Cárdenas, pero es que aquí tengo una Resolución que es la 201 del 23 de enero del presente año, no lo digo yo, lo dijo la misma Aeronáutica: señores ONU, señores UTAIR, empresa que contrató con la ONU, vengan acá, van hacer las operaciones de dejación de armas, vigilancia, supervisión, todo lo que tenga que hacer acá para el mantenimiento del proceso de Paz, pues la Cancillería en el proceso le dice a la Aeronáutica: Señores, ustedes no les pidan nada que es que ellos tienen los documentos con los cuales ellos operan en los otros países y con eso es suficiente.*

La Aeronáutica llega y le dice a la doctora Holguín, Canciller de Colombia: aquí están los requisitos que debe cumplir y le envía directamente a ella una recomendación, todos los requisitos que debe cumplir para no volver a repasar sobre ellos, entonces cuando me dicen que hay un carácter excepcional que debemos pasarnos así por encima por el caso que es de la ONU y tiene un poder generado por el Consejo de Seguridad de la ONU, uno dice tiene toda la razón y lo entiendo, pero es que aquí hay una resolución con carácter de legalidad que es por lo que queremos pedir explicaciones a la Aeronáutica, y él la ha hecho y esta

resolución sigue existiendo y las recomendaciones que se le hicieron a la Canciller Holguín siguen existiendo.

Entonces eso es lo que digamos engloba el punto del debate que, pues obviamente como colombianos y como Congresistas, debemos pedirle una rendición. ¿Qué hacemos con esto, qué emitieron, porqué existen unos requisitos que la misma Aeronáutica emitió y qué vamos hacer?; y la explicación usted la ha dado doctor Bocanegra, pero era el debate de control que nosotros queríamos realizar. Simplemente quería hacer esa claridad al Representante Cárdenas. Gracias Presidente.

Hace uso de la palabra el señor Presidente, doctor León Darío Ramírez Valencia Muy bien, para darle orden al debate la doctora Lina y el doctor Zabaraín. Dctora Lina Barrera.

Hace uso de la palabra la Honorable Representante Lina María Barrera Rueda. Gracias Presidente. Quiero con todo respeto porque son mis colegas de Comisión, pero yo pienso que este no es un debate de la Comisión Tercera; o sea estamos hablando de la seguridad aérea colombiana, es un debate de la Comisión Segunda o de la Comisión Sexta. Entonces pienso que aquí estamos todos como mirándonos hacia un lado hacia el otro, mirando estos temas y pienso que pues, centrémonos en lo que es pero no empecemos a desviarnos en temas de que ya aquí toca traer al General de la Fuerza Aérea para que venga y explique si eran o no eran los aviones, entonces pienso que vayamos al grano de este debate que no es de esta Comisión, con todo respeto lo digo hacia mis compañeros del Centro Democrático, esto es un debate más para la Comisión Segunda o para la Comisión Sexta, pero o si no tengo que lamentarlo doctor, pero si usted va a declarar sesión informal, yo pido votación nominal.

Hace uso de la palabra el señor Presidente, doctor León Darío Ramírez Valencia. Con gusto doctora Lina. Su inquietud doctor Armando Zabaraín.

Hace uso de la palabra el Honorable Representante Armando Antonio Zabaraín D'Arce. Gracias señor Presidente. Primero pues darle la bienvenida aquí al doctor Alfredo Bocanegra quien nos acompaña hoy en esta Comisión, Director de Aerocivil; al señor Viceministro de Trabajo, doctor Socarrás, gran amigo de Valledupar, felicitaciones por ese cargo y sé que lo hará exitosamente como lo hizo en la Alcaldía de Valledupar; igual al funcionario de la Cancillería aquí presente, han atendido las invitaciones y que es importante para poder desarrollar un tema.

Los temas todos son oportunos, creo que estamos discutiendo un tema porque a un colega le dio unas preocupaciones, y cuando hemos leído, nos cobijó casi a todas las mismas preocupaciones si eso era cierto o no; y cuando suceden qué queremos,

respuestas. ¿Quién tiene las respuestas?, los funcionarios encargados del tema. Doctor Ciro Ramírez, lo felicito por traer el tema, usted lo ha traído porque le preocupó eso y a nosotros cuando leímos también, pero hoy con las explicaciones que está dando el doctor Alfredo Bocanegra, se nos aclara muchas de las cosas. Seguramente generan otras preocupaciones y otras dudas, no quiero dejar de pasar que me sumo a la preocupación de la doctora Sandra por el aeropuerto de Tunja, sé que todos los colegas nos sumamos a que ese aeropuerto pueda llevarse a cabo las obras pertinentes. Esta Comisión es solidaria con usted doctora Sandra y estamos convencidos que el doctor Bocanegra seguramente se llevará esta inquietud para sacar adelante algo que merece, sobre todo a las puertas del Bicentenario que es una fecha trascendental para los colombianos.

Acertadas respuestas doctor Bocanegra, me parece oportuno, nos ha dejado aclaraciones, ya nos hacía también una aclaración oportuna el doctor Cuenca sobre el tipo de helicópteros. Muchos de los que no conocemos del tema de estos equipos de pronto podríamos dar opiniones que nos son ciertas, hoy usted oportunamente mencionó algunos puntos que nos parece fortalecen la respuesta que también ya nos está dando el doctor Bocanegra, creo que es un debate que fue oportuno; la Comisión Tercera no cobija el tema de transporte, pero ya se tocó el tema y estamos aquí.

Entonces doctor Ciro felicitaciones por haber traído ese tema, nos parece que para la seguridad aérea las preocupaciones que todos nos dan, creo que fue muy bueno haberlo traído. Me siento satisfecho con las respuestas que ha dado el doctor Bocanegra, creo que han sido claras, es posible que hayan algunas dudas, seguramente ahora que hable otros de los colegas tendrán algunas dudas, lo cual me ayudará también a seguir pensando en el tema porque lo reconocemos, este no es un tema que fácil, es un tema muy técnico y esos temas técnicos requieren respuestas de los técnicos para que podamos realmente nosotros tener seguridad que lo que está sucediendo en nuestro espacio aéreo, está garantizado por parte de Aerocivil y está realizándose con la mejor seguridad que existe y estamos convencidos que el doctor Bocanegra nos dará esa garantía. Gracias señor Presidente.

Hace uso de la palabra el señor Presidente, doctor León Darío Ramírez Valencia. *Muy bien doctor Zabarain. Para poder escuchar a los citados, dos intervenciones más, Oscar Darío Pérez y Santiago Valencia y Sandra y terminamos y damos posteriormente la palabra al doctor Francisco Javier Echeverry del Ministerio de Relaciones Exteriores y Viceministro de Asuntos Multilaterales. Doctor Oscar.*

Hace uso de la palabra el Honorable Representante Oscar Darío Pérez Pineda. *Presidente muy breve. Doctora Lina, no hay temas exclusivos de Comisiones para debates de control político, para debates de aprobación de*

proyectos de Ley por supuesto, y si alguna Comisión tiene un tema transversal que recorre las siete (7) Comisiones Legales y todas las Comisiones Accidentales y todas las Comisiones Constitucionales, es la Comisión Tercera, porque todos los temas que toca el Presupuesto General de la Nación, son temas de esta Comisión, todos los temas que toca esta Comisión, son temas del Presupuesto General de la Nación, todos. He visto aquí temas de navegabilidad del río Magdalena, aquí he visto temas ambientales, aquí he visto temas de la calidad del aire, o sea aquí nosotros no nos podemos poner a pensar solamente que nuestro tema es la legislación tributaria o la legislación económica, pero ésta en particular es transversal a todo.

Dicho eso, porque aquí también estamos tocando un tema presupuestal, ahí le acaban de hacer una pregunta, ¿cuáles son las inversiones del Gobierno Colombiano en esa materia?, dicho eso como lo dice el doctor Cárdenas, el tema si debe ser eminentemente para lo que fueron citados los ponentes, pero de vez en cuando en estos debates, en esta Comisión y en todas y en las Plenarias, se aprovecha la presencia de funcionarios para hablar otros temas que tampoco nos está vedado si el funcionario a bien lo tiene, porque es que no se le está imponiendo al funcionario pero es que esto fue objeto, no. Mire doctor Bocanegra como ve lo del aeropuerto de Tunja.

A mi si me parece que en lo jurídico hay una gran diferencia entre lo que es un Estado y lo que es las Naciones Unidas. No entendería por qué a las Naciones Unidas habría que darle el tratamiento de Estado si no son un Estado; que son un organismo supranacional claro, organismo supranacional es la OEA, organismo supranacional es la OTAN, organismo supranacional es el Pacto Andino, la Comunidad Andina de Naciones, organismo supranacional es Mercosur, eso no es una razón jurídica. Muy bien lo ha dicho el doctor Bocanegra, si ustedes consideran que hay dudas, entonces demándenlo, la demanda se podrá dar en Colombia que la justicia funciona rápidamente que esto si nos consta a todos, que por ahí en 5, 6 o 7 años sale, cuando ya aquí los helicópteros no existan sino otros, pero realmente no se trata de molestar ni de fastidiar, se trata de preguntar, de indagar sobre unos temas importantes.

A mi si me preocupa mucho, me preocupa enormemente, como así que aquí pueden llegar porque le vamos a dar tratamiento de Estado?, es que una cosa es darle tratamiento de Estado a un helicóptero ruso que es de una empresa comercial, y darle tratamiento de Estado al avión que va a traer el Papa, ahí si hay una diferencia chiquitica, si es un avión comercial pero de una firma que de vez en cuando la hemos oído mencionar por ahí doctor que se llama ALITALIA, que se supone que tiene todos los rigores técnicos, científicos. Entonces me parece muy bien la respuesta, pero si quería dejar esa observación de que el tema si cabe y caben las preguntas, y me gustaría mucho escuchar cuál es la respuesta que van a dar aquí unas personas expertas que están en desacuerdo con ellos.

Hace uso de la palabra la señora Presidente doctora Lina María Barrera Rueda. Gracias doctor Oscar Darío. No hemos escuchado al Viceministro de Asuntos Multilaterales, no se doctor, usted como citante oficial de este debate lo escuchamos a él y después intervienen las otras personas, usted como citante tome la decisión. Doctor Santiago tiene la palabra.

Hace uso de la palabra el Honorable Representante Santiago Valencia González. Gracias doctora Lina. En el mismo sentido que estaba hablando el doctor Oscar Darío, claro la explicación del doctor Bocanegra, es una explicación digamos que es coherente, pero a mí me siguen asaltando muchas dudas. Estamos hablando de la ONU, una misión multinacional que cuando tiene funcionarios en territorios extranjeros, incluso gozan de inmunidad diplomática, y aquí está el doctor Echeverry que representa el Ministerio de Relaciones Exteriores, e incluso los funcionarios que tienen inmunidad diplomática, tienen que cumplir las normas del país donde se encuentran; eso no es porque ya tienen inmunidad y hacen parte de una misión internacional, entonces no lo tiene que hacer, pero además aquí no estamos hablando de un tema de aviación de Estado, entiendo que pueda ser la interpretación del doctor Bocanegra, pero es que aquí hay un contrato con una empresa comercial con unos pilotos que no son funcionarios de la ONU y que deben de todas formas cumplir una normatividad que no es solamente colombiana sino que es también normativa internacional, y más aún porque es que no estamos hablando de un tema que corresponda solo a los funcionarios que van a montarse en los helicópteros, es que estamos hablando de seguridad aérea, es decir, que estamos hablando además de la seguridad de los colombianos, por donde pasan las aeronaves, en los aeropuertos donde aterrizan las aeronaves y en todo momento y en todo lugar por donde estén las aeronaves.

Ahora decía el doctor Cuenca que el MI, claro en Colombia vuelan MI, pero ese MI que es el MI8MTB no vuela en Colombia hace años por peligroso, porque es que hay varios tipos de aeronave MI, y ese particularmente que trajeron, no vuela porque ha tenido más de 13 accidentes en los últimos años en Colombia, porque no tiene las condiciones para poder navegar en el país, entonces vuelvo y le repito la pregunta ¿qué pasa si se cae un helicóptero de esos?, la respuesta es: no, es que se cayó encima de una población, pero como eso era de una misión internacional y no le podíamos exigir los requisitos legales, entonces el Estado no responde. Eso no es así, y vuelvo al mismo tema, supongamos que eso sea cierto y entonces no les podamos exigir nada, pero la misma Aeronáutica expide una resolución donde le recortan todos los requisitos de la RAC y le dejan unos casi que ínfimos, mínimos y ni siquiera esos los cumplen, claro se presume la legalidad del acto jurídico y claro demándenlo; nosotros probablemente lo demandaremos y aquí están los pilotos, y seguramente ellos tendrán acciones legales que lo van hacer, pero el ejercicio político también es decirle al funcionario: mire, si aquí están cometiendo un error, corríjanlo. Uno no le puede exigir a la ONU que contrate helicópteros y pilotos colombianos, eso está clarísimo, ellos tienen sus propios procesos de contratación,

pero entonces porque es la ONU no les vamos a exigir los requisitos de aeronavegabilidad y de seguridad en el país?, es que una cosa es que no les exijamos cualquier cosita que no importa, que un sellito o que el pasaporte o que el tema.

Ahora, los pilotos tampoco son funcionarios de la ONU, están cumpliendo labor temporal en Colombia, pero si yo me voy para Estados Unidos y me dan un trabajo por seis (6) meses, tengo que pedir visa de trabajo, o en cualquier otro país. Si están trabajando aquí durante el término del cumplimiento de la misión y están ejerciendo una labor, tienen que al menos que tener una visa de trabajo, de manera que digamos como todos los abogados, cada abogado tiene una interpretación, yo respeto mucho la interpretación del doctor Bocanegra y del Gobierno, pero por supuesto que a mí personalmente no me satisface.

Nuevamente les reitero el agradecimiento por la invitación, a los funcionarios, al doctor Bocanegra por las respuestas. Voy a dirigirme un momentico a la Comisión Primera que están allí en un tema importante de financiación de los partidos que ya sabrán que tampoco es cosa menor, pero nuevamente gracias por recibirme en la Comisión, muy amables.

Hace uso de la palabra la señora Presidente, doctora Lina María Barrera Rueda. *Con gusto doctor Santiago. Siempre tiene las puertas abiertas de esta Honorable Comisión. Ahora si tiene la palabra el señor Viceministro de Asuntos Multilaterales, Francisco Javier Echeverry.*

Hace uso de la palabra el Viceministro de Asuntos Multilaterales del Ministerio de Relaciones Exteriores, doctor Francisco Javier Echeverry. *Buenas tardes señora Presidenta, buenas tardes a todos los Representantes, a mis colegas del Gobierno y a toda la asistencia a este debate. Este debate es muy importante, en la Cancillería les agradecemos a los citantes, porque nos permite aclarar algunos puntos que quizás merezcan una aclaración de parte nuestra.*

Antes de venir al debate, me interesó el tema doctor Ciro, de los helicópteros, y llamé a mis colegas en el Ministerio de Defensa y me aseguraron que esos helicópteros MI rusos son unos helicópteros muy seguros. Tenemos 22 helicópteros MI operando en el Ejército Nacional, que diariamente adelantan operaciones de transporte de carga, son helicópteros que tienen una capacidad de 3.4 toneladas y nuestro Ejército los usa diariamente. Entonces como yo quiero resaltar que son unos helicópteros muy seguros, la gente que sabe de aviación como el doctor Bocanegra y los funcionarios de la Fuerza Aérea que están aquí, pueden decirlo con mayor seguridad desde el punto de vista técnico.

También quiero aprovechar para comentarles que los pilotos, hay seis (6) pilotos en este momento en Colombia, y esos pilotos fueron acreditados debidamente en la Cancillería de Colombia, es decir, estos señores no están en el país sin ningún tipo de regularización. Entonces también quiero comentarles eso porque es muy importante.

Otro punto que quiero destacar como ya lo hizo el Representante Cuenca, el helicóptero MI es tan seguro y tan fiable que ha sido utilizado en operaciones importantes de seguridad nacional como la operación Jaque que mencionaba el Representante Cuenca. Entonces desde el punto de vista de la seguridad, mis colegas del Ministerio de Defensa me certifican que son absolutamente seguros, cumplen los estándares internacionales. Ahora bien, a todos nos hubiera gustado que fueran compañías colombianas y que los pilotos fueran colombianos, sin duda creo que en la Cancillería nunca nos habríamos opuesto a que fueran connacionales, pero si quiero resaltarles un punto muy importante, si bien esos pilotos no son colombianos y si bien esas naves son rusas, si quiero destacar que tenemos más de 100 colombianos trabajando en la misión de la ONU, y esta misión de la ONU invierte en comida, en vestuario, en todo lo que usted quiera.

Frente al tema de ¿por qué no se seleccionó a una compañía colombiana? porque la ONU, que es un sujeto de derecho internacional, lo cual significa que tiene una responsabilidad internacional, no es que estos señores llegan aquí, se cae un helicóptero y simplemente miran para otro lado o levantan la carpa y se van; no, ellos tienen la obligación y así lo hacen porque la misión en Colombia no es la primera, es una de muchas, decenas. Entonces lo que sí quiero destacar es que, para ellos contratar, siguen un proceso licitatorio, y dentro de ese proceso licitatorio, seleccionan de acuerdo con sus normas, las ofertas que ellos consideran que les conviene más a las Naciones Unidas; y resulta y pasa y acontece que ellos decidieron que la mejor oferta para ellos era la de esta compañía. Entonces si quiero resaltar, pero aquí ellos tienen que cumplir con las obligaciones que se les establece a cualquier sujeto de derecho internacional, las Naciones Unidas no pueden contratar y simplemente mirar para el otro lado, tienen que verificar que se cumpla con cada uno de los puntos de la contratación. Las Naciones Unidas entienden que, si se cae un helicóptero en un país, por ejemplo, ese sería un problema político, humano gravísimo para ellos. Entonces si quiero destacar que las Naciones Unidas en eso son absolutamente cuidadosas.

Sobre la no asistencia a esta audiencia de parte de la señora Viceministra, Patty Londoño, la señora Viceministra está en una comisión, está en el exterior. ¿Por qué no está la señora Canciller?, la señora Canciller tuvo una tragedia familiar, está fuera del país como es de conocimiento público.

También quiero destacar que las compañías colombianas participaron, varias compañías participaron en el proceso, señora Presidenta, en el proceso licitatorio.

Participaron en una teleconferencia en el mes de febrero, participaron en una reunión en la sede de las Naciones Unidas, tuvieron todo el espacio. La ONU tiene entre sus principios, promover la contratación del personal local, está en los principios de las Naciones Unidas, sino que infortunadamente lo digo, nuestras compañías según los estándares de la ONU que no sé cuáles fueron, decidieron que la compañía que ustedes han mencionado, era la mejor para la misión.

Señora Presidenta, señores Representantes, muchísimas gracias por la invitación a este debate, doctor Ciro, muy importante. Muchísimas gracias y estoy aquí dispuesto a resolver todos los interrogantes que ustedes tengan.

Hace uso de la palabra la señora Presidente, doctora Lina María Barrera Rueda. *Con todo gusto Viceministro Echeverry. no sé doctor Cuenca, si escuchamos al Viceministro de Empleo y Pensiones, y después abrimos el debate o sino no alcanzamos a escuchar los citados a este debate. Tiene el uso de la palabra, señor Viceministro, Fredy Miguel Socarras.*

Hace uso de la palabra el Viceministro de Empleo y Pensiones, doctor Fredy Miguel Socarras. *Muy buenas tardes doctora Lina Barrera, Presidenta de la Comisión Tercera de la Cámara, quiero agradecer esta oportuna invitación. Muy especialmente también agradecerle a los Representantes citantes, doctor Ramírez, doctor Valencia y a todos los miembros de la Comisión que participan en este importante debate.*

Me uno a los compañeros del Gobierno que hemos venido acá a darle la claridad a este importante tema. Saludar también a todos los invitados especiales, y creo que a pesar de que es un tema eminentemente técnico que se ha ido clarificando en el transcurso del debate, es importante también refrescar algunas tareas que se vienen haciendo desde el Ministerio de Trabajo, y es precisamente frente a los interrogantes que oportunamente se les dio respuesta, es importante que queden completamente claros; y en ese sentido ha sido el propio Congreso de la República que le ha dado las herramientas al Ministerio de Trabajo para mejorar cada día más su gestión, y es precisamente frente al tema de los pilotos nacionales de empresas de transporte aéreo que opera localmente.

En ese sentido, el Ministerio tiene unas herramientas muy importantes dadas por la Ley como es el servicio público de empleo, una entidad relativamente muy nueva que viene centralizando toda la oferta laboral que se desarrolla en el país; y en ese sentido, el Decreto 4108 del 2011 que le dio prácticamente un timonazo a las funciones del Ministerio de Trabajo, allí se definen prácticamente la misión en la promoción y el fomento del trabajo decente y el trabajo digno; y con la Ley 1429 del 2010, se vienen estimulando la generación de empleo, sobre todo de la población vulnerable de los jóvenes, de la mujer, y en fin se han definido hasta beneficios para

las empresa que vinculen este tipo de población. Como para ir refrescando la gestión que se viene haciendo en el Ministerio del Trabajo.

En cuanto al desempleo de los pilotos tenemos que decir que, el Ministerio tiene un programa que viene dando resultados excelentes, y es la protección al cesante, donde las personas que cumplen ciertas condiciones a través de trabajadores independientes o dependientes, todos los colombianos, tienen acceso a este programa que les permite poder tener unos beneficios durante el tiempo que duran cesantes, como aportes en seguridad social en salud y pensión, y un ingreso distribuido de un salario y medio en seis meses que le permite a través de la cuota monetaria del subsidio familiar, poder mantener unas condiciones mínimas de dignidad. Eso es una oferta que tiene el Ministerio para todos los trabajadores colombianos.

En cuanto a los problemas que tiene en este momento en la conservación de empleo y ser remunerados conforme a lo establecido por los contratos celebrados entre el empleador y el empleado, quiero recordar que el artículo 1602 del Código Civil, establece esas condiciones, donde la libertad de empresa le permite al trabajador, en este caso al piloto, poder ceñirse a lo que está reglamentado en el Código Sustantivo del Trabajo, y en ese sentido no están excluidos de la normatividad que preserva este código para cada uno de los trabajadores colombianos.

Quiero centrarme dada la importancia que se tiene, en el interrogante que tienen los citantes frente a como es la dinámica laboral de los pilotos año tras año. Quiero decirle que el Ministerio se sustenta en la gran encuesta integral de hogares que se realiza periódicamente en el país, y califica y concentra la calidad de piloto en conjunto con navegantes e ingenieros de vuelo. Según la encuesta desarrollada que concentra este grupo de trabajadores de la aeronáutica de todo lo que tiene que ser con el servicio aéreo, presentaban en el 2012 una población empleada de 20.372, la cual en el 2016 sube a 22.653 ocupados, distribuidos en transporte regular de pasajeros 18.919 y transporte regular de carga en 2016 de 3.734; no existe una individualización de la categoría de pilotos por lo que no podríamos definir hasta que no haya un cruce con el sistema Pila, que esto puede lograrse más adelante por el convenio que se tiene con el Ministerio de Salud, poder identificar en realidad cuál de esta calificación de empleo, pertenece realmente a los pilotos colombianos.

En ese sentido, nosotros podemos indicar que no ha habido descenso, al contrario en esta población económicamente activa, y es importante que la Comisión conozca estas herramientas que le permiten a ustedes poder cerrar el círculo de la discusión frente a la inquietud que ha tenido la Comisión de esta población trabajadora, y especialmente los pilotos; y quiero decirles que el Ministerio interactúa a través de dos agremiaciones sindicales que hay en este momento y que concentra la gran mayoría de pilotos que permanentemente el Ministerio está acompañando las negociaciones de sus convenciones colectivas sin nada y reglamentadas a través

del Código Sustantivo del Trabajo, como son la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles que tienen una tradición de negociación colectiva con la aerolínea Avianca como con las demás aerolíneas que operan en Colombia, tienen suscritas convenciones colectivas de trabajo que regulan estas relaciones laborales y se encuentran negociando en este momento un pliego de peticiones, al igual que la organización de aviadores de Avianca, organización de carácter civil que en el presente año presentó pliego de peticiones a Avianca.

En ese sentido, nosotros como Ministerio acompañamos a esta calidad de empleados, necesaria para el desarrollo del país y estaremos atentos a suministrarles la información que requieran en el momento oportuno, y poder ustedes también darle una respuesta a este gremio importante del desarrollo de la economía colombiana.

Hace uso de la palabra la señora Presidente, doctora Lina María Barrera Rueda. Tiene la palabra el doctor Cuenca.

Hace uso de la palabra el Honorable Representante Carlos Alberto Cuenca Chaux. Gracias Presidenta. Creo que la respuesta del Director de la Aeronáutica Civil fue muy contundente acerca de lo que se trataba el debate, pero quiero hacer claridad sobre algo, porque me deja y veo preocupado al doctor Valencia por el tema de los accidentes aéreos.

Si hoy vemos las estadísticas Director y usted me desmiente, el avión más accidentado en el mundo es el 737 y saben ¿por qué?, porque es el avión más vendido o comprado en el mundo, es el avión que más se ha fabricado en el mundo y es de la empresa Boeing doctor Oscar Darío. No es un helicóptero, es un avión con todas las garantías del mundo y es el más accidentado; ahora, aquí hay unos protocolos de seguridad que me imagino los debe conservar la ONU. Cuántas empresas contratarán con la ONU en Afganistán, para ese tipo de operaciones que se viven, y necesariamente las tripulaciones no son colombianas. Cuando ingresaron aquí ese tipo de tripulaciones y ese tipo de aeronaves, fue cuando el Plan Colombia por allá cerca del año 98 o 99, y fueron los MI con tripulaciones rusas.

Viene la otra pregunta o respuesta mía, ¿cuánto cuesta formar un piloto al Estado?, que eso no es como decirle yo doctor Oscar Darío, se le dañó su carro, venga le presto mi Renault 4, resulta que el mío también se le dañó, doctor Ciro préstele su TX y uno se subió de un carro a otro como si nada; en un avión no, aquí hay unos protocolos de seguridad que hay que cumplir y una serie de cursos que exige no solo la Aeronáutica Civil aquí en Colombia que se rigen por el RAC, sino la F-AA que es la que me imagino que ese tipo de tripulaciones están vinculadas y llevan todo ese tipo de procesos de seguridad y de protocolos que cumplen inspectores de tierra, inspectores de vuelo. ¿Dónde empleaban las personas colombianas?, recuerdo mucho los pilotos cuando llegaron a nuestro país, no hablaban español y si había

colombianos que habían estudiado en la Unión Soviética en ese entonces y hablaban ruso, entonces tenían una serie de profesiones que en ningún momento los vinculaba con la parte aeronáutica, pero que por el hecho de hablar el idioma consiguieron su empleo, creo que esa fue la manera de compensar. Ahora, para nadie es un secreto que este tipo de operaciones tienen unos protocolos de seguridad y de reserva los cuales cualquier tipo de persona los puede cumplir.

Cuánto diéramos hoy en el Guainía doctor Ciro, por tener un MI de base, y lograr que una persona como el señor Javier Ramírez Bello que está perdido en las selvas del Guainía desde el día 25 de Julio y ningún organismo de seguridad le ha prestado atención a eso, pudiese estar buscándolo, un MI pudiese estar llevando una serie de socorristas de la Cruz Roja o de la Defensa Civil para que estuvieran buscando esta persona por cielo y tierra, y poderle dar esa grata noticia a su familia de encontrarlo, Dios quiera que sea con vida. Hoy el señor Javier Ramírez lleva 35 días en las selvas del Guainía en una población, en un caserío indígena llamado el Tigre, donde salió sin ningún destino y no se ha podido localizar.

Entonces vea la importancia de todo este tipo de ejemplos que le pongo para que finalmente usted haya quedado satisfecho. Creo que la respuesta del Director fue contundente y también nos dio la gran satisfacción de poder explicar de lo que es el territorio colombiano y las necesidades que tenemos hoy y las tareas que cumplen estas aeronaves en los territorios en los cuales no tenemos acceso y nuestras vías son las pistas o los helipuertos. Muchas gracias Presidente.

Hace uso de la palabra la señora Presidente, doctora Lina María Barrera Rueda. A usted Honorable Representante. Tiene la palabra la Representante Sandra y luego usted doctor Ciro.

Hace uso de la palabra la Honorable Representante Sandra Liliana Ortiz Nova. Gracias señora Presidenta y ya como para terminar y dejar una aclaración frente a lo que se ha venido discutiendo. Entiendo la preocupación de mis compañeros independiente del tema de partidos y de nuestras diferencias, aquí nuestra preocupación es nuestro territorio y nuestra seguridad aérea de los colombianos. Sabemos que el señor Director de la Aerocivil, el Doctor Bocanegra, es una persona que nos ha dado unas explicaciones excelentes, entiende perfectamente la preocupación tanto de mis compañeros que hoy están en el debate de control político como autores y decirles eso a los colombianos, nosotros hoy la preocupación es la seguridad de nuestra fuerza aérea.

Y quiero hablar algo que dijo ahorita mi compañero John Jairo Cárdenas frente al tema de Venezuela y es que aquí no tiene nada que ver Venezuela, estamos preocupados por el espacio aéreo de Colombia; y señor Director sería importante que desde ya empezáramos a mirar el tema de los recursos para los aviones que necesita Colombia. En tres (3) años caducan los repuestos de los Sukoi que son los

aviones colombianos que están hoy en nuestro territorio y los Kfir, y necesitamos mirar el futuro de Colombia para respetar nuestro espacio aéreo.

Entonces es eso y felicitar a los ponentes de este debate de control político y agradecerle a usted la importancia que le está dando de activar el aeropuerto de la ciudad de Tunja que es mi Departamento. Ya presentamos aquí la proposición para crear una subcomisión para que nos reunamos y saquemos adelante este aeropuerto que necesitan los Boyacenses. Muchísimas gracias señora Presidenta.

Hace uso de la palabra la señora Presidente, doctora Lina María Barrera Rueda. A usted doctora Sandra. Doctora Olga tiene el uso de la palabra.

Hace uso de la palabra la Honorable Representante Olga Lucia Velázquez Nieto. Gracias Presidenta. Reconocer la importancia de hablar de temas alrededor de la Aeronáutica, de la formalización de empleo y de las garantías y seguridad que se deben cumplir en materia aeronáutica es muy importante, entonces me parece que es interesante que se pueda trabajar este tema aquí en la Comisión Tercera.

Me quedan muchas preguntas que no son del cuestionario y del tema del debate, sin embargo, me gustaría Presidenta, dejarlas en el ambiente de la Comisión toda vez que creo que sí necesitamos hacerle un debate a la situación de infraestructura y modernización tecnológica de los aeropuertos del país. ¿Cuál es el plan de maestro de equipamientos aeroportuario, se está cumpliendo, no se está cumpliendo, hacia dónde vamos, qué aeropuertos se necesitan, qué infraestructura se necesita?, ese es un tema que necesitamos conocer todos, ¿qué pasa con la modernización?; y además de eso de quién depende, porque cuando uno llama a la Aeronáutica, todo depende de un tercero y la Aeronáutica no tiene ninguna responsabilidad, todo depende de otros.

Entonces aquí cualquiera que pasa en el aeropuerto El Dorado, todo depende de OPAIN, entonces uno dice ¿para qué la Aeronáutica?, todo funciona con OPAIN, hablamos con OPAIN, todo es a través de OPAIN. Ese es un debate que tenemos que dar, la responsabilidad de la Aeronáutica y la autonomía que tiene el Estado alrededor de la operación de los aeropuertos, no existe, dependemos de un tercero. Entonces sí creo que amerita una gran discusión la autonomía que tenemos frente al manejo de los aeropuertos, las concesiones, el desarrollo y la infraestructura tecnológica que tiene el plan maestro aeroportuario; cómo se ha venido cumpliendo, qué nos falta y para dónde vamos en ese proceso de desarrollo tecnológico.

El cumplimiento de los protocolos de seguridad, y escuchaba muy atenta al Viceministro Echeverry, independiente de que sean colombianos o de la ONU, tienen que cumplir con unos protocolos de seguridad, pero además tienen que ser responsables en tierra colombiana de lo que hacen, cumpliendo con los protocolos

y con la legislación y son responsables y tienen que serlo. Adicional a ello, creo que es muy importante también tener claro, cuál es esa seguridad laboral que tienen los pilotos, que es otra discusión, entonces son tres temas muy gruesos que son discusiones que tenemos que dar. ¿Por qué frecuentemente uno llega a un vuelo y está atrasado porque hay paro, operación tortuga que está pasando?, ¿cuáles son esas reglas que se cumplen o no se cumplen alrededor de la seguridad laboral de los pilotos?, ¿cuáles son las condiciones que se deben garantizar?, tenemos el número de pilotos necesarios para suplir todas las rutas, todas las conexiones, toda la operación que requiere el país?, ¿cuáles son esos aeropuertos que se necesitan realizar, cuáles son esas líneas de vuelo que se requieren tener para llegar a unos lugares apartados donde hoy no se tiene el servicio?.

Son muchas preguntas que quedan alrededor del tema, dado que estamos hablando de la Aeronáutica; y creo que necesitamos un espacio donde podamos discutir estos temas que tienen además relación total con nuestra Comisión, porque es de inversión de desarrollo, infraestructura y tecnología; y también el tema del precio del combustible es un tema que tenemos que discutir aquí en la Comisión, aquí hay unos lugares donde hay subsidios, otros no, las tarifas costosísimas para ir a algún lugar en el país, superior, duplican el valor de las tarifas para ir fuera del país, y todos dicen esa tarifa es por el precio del combustible. Entonces cuál es la relación directa entre el precio del combustible, la ruta, el tipo de avión, etc. Es decir, nosotros creo que tenemos una tarea muy grande alrededor de esta Comisión, pero sobre todo Presidenta, saber si de verdad nosotros tenemos autonomía con los aeropuertos, si nosotros sí mandamos o solamente generamos reglamentación y ese es el mandato que hace el Gobierno, solo reglamentaciones.

Creo que aquí hay debate, queda en el tintero muy fuerte sobre autonomía, sobre infraestructura y sobre desarrollo tecnológico. Gracias Presidenta.

Hace uso de la palabra la señora Presidente, doctora Lina María Barrera Rueda. Así es doctora Olguita, podemos estar redactando la proposición para citar a un próximo debate frente a esos temas que usted ha expuesto en esta Comisión. Tiene la palabra el doctor Zabaraín.

Hace uso de la palabra el Honorable Representante Armando Antonio Zabaraín D'Arce. Gracias señora Presidenta. Cuando uno en este ejercicio legislativo le pone pasión a los proyectos para sacarlos adelante, y después no los ve desarrollarse como uno quisiera, uno se dice ¿será que estamos arando en tierra árida?, pues bien, ahora escuchando al Viceministro de Trabajo, Fredy Socarras, me recreaba, porque doctora Lina, usted y yo en la Comisión Séptima, dimos una lucha en un proyecto que se veía difícil en su momento y lo sacamos adelante en la Comisión Séptima, y luego fuimos más complejos en la Plenaria y lo sacamos adelante. Al final tuvimos un gran apoyo del Ministro de su momento que era el doctor Pardo, y es el proyecto que hoy es Ley de la República: la Protección al

Cesante, y qué bueno escucharlo a algo que está dando impacto, que trabajamos nosotros como Partido, como grupo y como Comisión en procura de que estos proyectos de conviertan en Ley, por eso cuando escucho que está dando un impacto positivo, realmente digo si estamos haciendo cosas por el país, por las comunidades más necesitadas, por aquellas personas que pierden su empleo y que tienen una oportunidad, con unos ingresos mínimos, pero que son importantes, pero además le protegen la seguridad social durante seis meses.

Eso me llena de satisfacción, y creo que además de haber escuchado unas respuestas oportunas, interesantes, que me satisfacen en los resultados de las preocupaciones que teníamos inicialmente y que aclaró el doctor Bocanegra, escucharlo a usted doctor Socarrás sobre el impacto de este proyecto, me satisface y sé que igual a usted doctora Lina, porque usted junto conmigo, luchamos duro ese proyecto de Protección al Cesante. Muchas gracias señora Presidenta.

Hace uso de la palabra la señora Presidente, doctora Lina María Barrera Rueda. *A usted doctor Zabaraín. Doctor Ciro Ramírez para concluir este debate citado por usted en la mañana de hoy.*

Hace uso de la palabra el Honorable Representante Ciro Alejandro Ramírez Cortes. *Gracias Presidente, pues para retirarnos no sin antes agradecerle a los Viceministros su asistencia y respuestas. Al doctor Bocanegra, muchas gracias por su respuesta. Entiéndame que es una preocupación, y de lo que uno recuerda en las clases de Derecho, una resolución de la Aeronáutica Civil como la que mencioné, queda obviamente uno alarmado y preocupado cuando nos decía que ahora los helicópteros tienen que hacer o tratar con un carácter distinto cuando son de Estado y cuando son comerciales; y son las respuestas que uno obtiene en este debate y que era la idea de absolver y resolver los conflictos que teníamos al respecto.*

Le agradezco su respuesta doctor Bocanegra, no sin antes dejar obviamente en este debate y en esta audiencia pública con el carácter de legalidad que tiene, y es la preocupación que sí tienen las empresas nacionales, los pilotos nacionales, y aprovecho al Viceministro de Trabajo, respecto al tratamiento que tengan que tener ustedes y el trabajo transversal con el Ministerio de Educación sobre las escuelas que hoy están sacando pilotos todos los días y vemos el desempleo día a día de los pilotos nacionales.

Ese es un tema a tratar y sería muy bueno que algún día en alguna discusión intersectorial que tengan con el Ministerio de Educación, tratarlo al momento de emitir más registros calificados sobre las escuelas que hoy existen, pues a falta de trabajo y sobre todo la crisis del petróleo y vemos este caso hoy en el que se traen pilotos rusos, no por culpa del Estado ni del Gobierno sino obviamente el contrato que tiene la ONU con UTAIR.

Quiero dejar simplemente dicho que estaremos alertas, estaremos atentos al ingreso de más aeronaves según nos dicen. Quisiera dejar dicho es la preocupación que tenemos, si vienen a ingresar más aeronaves, pues quisiera que existiera alguna relación con la entidad doctor Bocanegra. Me es desafortunado que no pudiéramos escuchar a las diferentes personas que venían de los diferentes sectores. Aprovecho públicamente para solicitarle a usted alguna audiencia, si es posible con los diferentes sectores que se pudieran escuchar y tratar para que se puedan resolver algunas dudas, sería muy importante para el sector y obviamente ya teniendo la respuesta de usted acá. A todos muchas gracias. Presidente muy amable.

Hace uso de la palabra la señora Presidente, doctora Lina María Barrera Rueda. A usted doctor Ciro. Les pido a los Congresistas que nos quedemos en el recinto para continuar con el Orden del Día. Siguiendo punto del orden del día señora Secretaria.

Hace uso de la palabra la Señora Secretaria General de la Comisión Tercera de Cámara, doctora Elizabeth Martínez Barrera. Con gusto Presidente. Lo que propongan los Honorables Representantes a la Cámara; y en ese sentido señora Presidenta, existe en la Secretaría de la Comisión, tres proposiciones que si usted me ordena les doy lectura.

Hace uso de la palabra la señora Presidente, doctora Lina María Barrera Rueda. Con gusto señora Secretaria, sírvase leer las proposiciones para someterlas a su aprobación.

Hace uso de la palabra la Señora Secretaria General de la Comisión Tercera de Cámara, doctora Elizabeth Martínez Barrera. Con gusto Presidente.

Las Cajas de Compensación Familiar participan en el Sistema de Salud, además las Cajas participan como cofinanciadoras del Sistema en el Régimen Subsidiado y con recursos destinados a la atención primaria en salud. El Ministro de Salud es la máxima autoridad y con responsabilidad integral sobre la salud y la supervisión depende de la Superintendencia de Salud. Debe entonces preguntarse la regulación y acompañamiento que haya hecho el Gobierno a las Cajas de Compensación como prestadoras de servicios de salud, por lo que propongo por su intermedio, a la Honorable Comisión Tercera de la Cámara de Representantes, que se realice un debate de control político en sesión Plenaria de esta Comisión, citándose a Alejandro Gaviria, Ministro de Salud; a Norman Julio Muñoz Muñoz, Superintendente de Salud y los demás funcionarios que estime del Gobierno Nacional, para que presenten informes sobre el estado actual de la prestación de los servicios de salud por las Cajas de Compensación Familiar. Firma la

Representante Olga Lucia Velázquez, Lina Barrera, Sandra Ortiz, el doctor Cuenca, Patricia Rojas, Ciro Ramírez, Armando Zabaraín y otras firmas más.

Proposición

Amparada en el ordenamiento jurídico colombiano, en especial la Ley 5° de 1992, sometemos a consideración de las Comisiones Económicas y del Gobierno, la creación de una subcomisión de seguimiento a la puesta en marcha del Aeropuerto de Tunja, y ejecución de los recursos concernientes de las partidas presupuestarias para este proyecto, acompañado por: Congresistas pertenecientes a la Comisión Tercera; Contraloría General de la República; Procuraduría General de la Nación; Fiscalía General de la Nación; Ministro de Transporte; Director General de la Aeronáutica Civil; Ministro de Hacienda. Firma la Representante Sandra Liliana Ortiz Nova.

La doctora Sandra Liliana, de la Subcomisión solicita que se excluya a la Fiscalía General de la Nación.

Proposición

Cítese al señor Ministro de Hacienda y crédito Público, doctor Mauricio Cárdenas Santamaría, para que se sirva responder a la Comisión Tercera de la Cámara de Representantes, el siguiente cuestionario sobre el informe del Marco Fiscal de Mediano Plazo 2017. De la misma manera, invítese al doctor Bruce Mac Master, Presidente de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia-ANDI-, y a la señora Ministra de Comercio, Industria y Turismo, doctora María Lorena Gutiérrez. Se anexa el cuestionario respectivo. Firma el Representante John Jairo Cárdenas.

Hace uso de la palabra la señora Presidente, doctora Lina María Barrera Rueda. *En consideración las proposiciones leídas por la señora Secretaria, anuncio que va a cerrarse, queda cerrado. ¿Aprueba la Comisión?*

Hace uso de la palabra la Señora Secretaria General de la Comisión Tercera de Cámara, doctora Elizabeth Martínez Barrera. *Han sido aprobadas las proposiciones señora Presidenta. Y de otro lado y por su orden, en atención al Acto Legislativo 01 del 2003 en su artículo 8°, me permito anunciar los proyectos que serán debatidos y votados en la próxima sesión de la Comisión Tercera de la Cámara de Representantes:*

Proyecto de Ley 292 del 2017 Cámara, 044 del 2016 Senado: *“Por la cual se modifica el artículo 6° de la Ley 388 de 1997, y se prioriza los espacios públicos en armonía con las necesidades de los niños y adolescentes y las demás personas con protección especial del estado”.*

Señora Presidenta, anunciado los proyectos para la próxima sesión y me permito anunciarle que el Orden del día se ha agotado.

Hace uso de la palabra la señora Presidente, doctora Lina María Barrera Rueda. *Entonces se levanta la sesión y estamos pendientes de lo que defina la Mesa Directiva de la Cámara frente a la semana entrante, porque tenemos la visita del Santo Papa a Colombia y entonces se está organizando la agenda. Entonces quedan anunciados los proyectos para la próxima sesión que sea, y las sesiones Conjuntas si las hay la semana siguiente o cuando lo programen dichos Presidentes, gracias.*

Hace uso de la palabra la Señora Secretaria General de la Comisión Tercera de Cámara, doctora Elizabeth Martínez Barrera. *Se levanta la sesión siendo la 1:19 minutos de la tarde.*

JACK HOUSNI JALLER
Presidente Comisión Tercera Constitucional

ELIZABETH MARTÍNEZ BARRERA
Secretaria General Comisión Tercera Constitucional

Transcribió: Andrés Felipe Ramírez Aristizábal
Revisó: Nulbia Suescún Jiménez