



Al contestar cite Radicado 2024212000021029 Id: 1351509  
Folios: 19 Fecha: 2024-06-28 23:51:42  
Anexos: 0  
Remitente: DIRECCION GENERAL  
Destinatario: IDEAM - INSTITUTO DE HIDROLOGIA METEOROLOGIA Y  
ESTUDIOS AMBIENTALES - GHISLIANE ECHEVERRY PRIETO y OTROS

Bogotá, D.C., 28 de junio de 2024

Doctor  
**JUAN FERNANDO ACOSTA MIRKOW**  
Secretario General  
INSTITUTO DE HIDROLOGÍA, METEOROLOGÍA Y ESTUDIOS AMBIENTALES - IDEAM  
Correo electrónico: [contacto@ideam.gov.co](mailto:contacto@ideam.gov.co)  
Calle 25 D No. 96B -70  
E.S.D.

**Asunto:** Pronunciamiento sobre el “Análisis de la prestación del servicio meteorológico aeronáutico por parte del Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil”  
Cumplimiento del punto 1.5.4 del Acuerdo Nacional 2023.

Respetado doctor Acosta Mirkow.

Hemos recibido el documento titulado “Análisis de la prestación del servicio meteorológico aeronáutico por parte del Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil”, remitido por el Ideam en cumplimiento de los compromisos derivados de la reunión celebrada 12 de abril de 2024, en el marco de la “Formalización de la Comisión Temporal punto 1.5.4 del Acuerdo Nacional Estatal” que estipula:

*“Dentro de los dos meses posteriores a la firma del presente acuerdo, el Gobierno nacional creará una comisión temporal con el fin de elaborar un estudio que determine la viabilidad técnica, financiera y jurídica de la reincorporación de la planta del grupo de Meteorología Aeronáutica del IDEAM a la planta de la AEROCIVIL u otra alternativa que sea viable. Los resultados del estudio serán socializados con las organizaciones sindicales”.*

A continuación se presenta el análisis realizado por esta entidad al documento, entre todas las áreas técnicas, jurídicas y financieras involucradas, a partir de los siguientes capítulos:

- I. Consideraciones previas: en el cual se precisará: **i)** la gratuidad del intercambio de información entre entidades públicas en virtud de la Ley 962 de 2005 y demás normas concordantes; **ii)** la inaplicabilidad del artículo 33 del Decreto 1277 de 1994; **iii)** la inexistencia de convenio interadministrativo entre ambas entidades; y **iv)** la competencia del Gobierno Nacional para modificar las plantas de personal, en los términos previstos en la Ley 909 de 2004, el Decreto 1083 de 2015 Único

Reglamentario del sector Función Pública, en concordancia y en el marco del Estatuto Orgánico del Presupuesto (Decreto 111 de 1996) y el Decreto 1068 de 2015 Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público, en virtud de lo cual, el pronunciamiento de la Aerocivil únicamente constituye el concepto de la entidad en el marco del Acuerdo Nacional Estatal, sin que ello signifique que la entidad se abroge las competencias que en la materia tienen otras entidades.

- II. La inviabilidad técnica, jurídica y financiera, de la alternativa de reincorporar el personal que conforma el Grupo de Meteorología Aeronáutica del Ideam en la Aerocivil, considerando: *i)* las competencias de la Aerocivil como autoridad meteorológica aeronáutica, donde se precisará que el Ideam ha proveído de información básica meteorológica a la Aerocivil, como lo manifestó el honorable Consejo de Estado y recientemente el Departamento Administrativo de la Función Pública; *ii)* que la Aerocivil cuenta con el talento humano y las capacidades técnicas para obtener la información básica suministrada por el Ideam, garantizando la seguridad aérea; *iii)* los presupuestos que en materia laboral administrativa exigen las normas, sumado a la inviabilidad financiera de la propuesta.
- III. Las alternativas viables que contemplan, entre otras, que la Aerocivil adelante las gestiones a que haya lugar para que el Instituto pueda disponer, sin costo alguno, de espacios en los aeropuertos para el cumplimiento de sus funciones y competencias.

#### I. Consideraciones previas.

1. Los eventuales requerimientos de información entre ambas entidades se rigen por lo previsto en el Decreto Ley 2150 de 1995 y la Ley 962 de 2005, y en consecuencia, deben realizarse a título gratuito, como a continuación se pasa a explicar.
2. Dentro del marco normativo del escrito propuesto por el Ideam se cita el artículo 33 del Decreto 1277 de 1994, el cual no es aplicable ya que dicha norma de carácter reglamentario es *inconstitucional*, y en todo caso, en gracia de discusión, *está derogada*.
  - 2.1. Consideramos que el artículo 33 del Decreto 1277 de 1994, *es inconstitucional*: En efecto, el Gobierno Nacional carece de competencia para establecer estos ingresos a favor del Estado. La facultad de imponer este tipo de cargas es una competencia exclusiva del legislador (artículos 150 numerales 10 y 11; 189 numeral 20; 338; 345; y 346 de la Constitución Política). Goza de tal relevancia constitucional esa prerrogativa, que ni siquiera es posible entregar dicha competencia a través de facultades extraordinarias conferidas al ejecutivo (inciso 2, artículo 150 C.P.)
  - 2.2. Si el argumento de la inconstitucionalidad no fuere de recibo, consideramos que el citado artículo *está derogado*: con la promulgación del artículo 16 del Decreto Ley 2150 de 1995, modificado por el artículo 14 de la Ley 962 de 2005 se reguló la

solicitud oficiosa de información entre entidades públicas, permitiendo “el intercambio de información entre distintas entidades oficiales, en aplicación del principio de colaboración”.

A su turno, el artículo 16 de la citada Ley 962 de 2005 dispuso “Ningún organismo o entidad de la Administración Pública Nacional (...), podrá cobrar por la realización de sus funciones valor alguno por concepto de tasas, contribuciones, certificaciones, formularios o precio de servicios que no estén expresamente autorizados por la ley (...). El cobro y la actualización de las tarifas deberá hacerse en los términos señalados en la ley, ordenanza o acuerdo que las autorizó (...).”<sup>5</sup>.

Sin perjuicio de las disposiciones anteriores, como es de pleno conocimiento del Ideam, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible mediante oficio OAJ-8140-e2-2017-008031 de 6 de abril de 2017 reiterado mediante comunicación 8140-E2-002073 de 2019, indicó que los postulados del artículo 33 del Decreto 1277 de 1994 fueron derogados tácitamente por el artículo 1 del Decreto 235 de 2010, el cual prevé:

***“ARTÍCULO 1°. Los requerimientos de información que se hagan por entidades estatales en cumplimiento de una función administrativa o en ejercicio de una facultad legal, o por los particulares encargados de una función administrativa, a otras entidades del Estado, no constituyen solicitud de un servicio y, por ende, no generan costo alguno para la entidad solicitante”*** (resaltado extratextual).

En el citado Decreto 235 de 2010, el Gobierno Nacional consideró, entre otras razones, la siguiente:

*“Que el artículo 16 del Decreto-ley 2150 de 1995, modificado por el artículo 14 de la Ley 962 de 2005, establece la obligación de las entidades públicas de atender solicitudes oficiosas entre ellas, cuando “requieran comprobar la existencia de alguna circunstancia necesaria para la solución de un procedimiento o petición de los particulares, que obre en otra entidad pública...”;*

*Que de acuerdo con lo anterior, la información requerida para el ejercicio de una función administrativa no puede entenderse como la solicitud de un servicio, puesto que tanto la entidad requirente como la requerida se encuentran frente al cumplimiento de un deber legal”.*

- 2.3. Refuerza los argumentos anteriores el principio de gratuidad contemplado en la Ley 1712 de 2004, según el cual “el acceso a la información pública es gratuito y no se podrá cobrar valores adicionales al costo de reproducción de la información”.
3. Se señala en el numeral 1. Diagnóstico organizacional que: “en el año 2002 se firmó convenio entre el IDEAM y la AEROCIVIL, en vista de las funciones particulares de las dos instituciones estatales y la necesidad de contar con un Servicio Meteorológico Aeronáutico de alta calidad para garantizar la seguridad aérea en el territorio colombiano y los compromisos a nivel internacional, así como la obligación de optimizar

el uso de los recursos del Estado para la prestación del servicio”, manifestando erróneamente el Ideam que actualmente el Servicio Meteorológico Aeronáutico se presta en virtud del mencionado convenio, a través de Estaciones Meteorológicas Aeronáuticas, Oficinas Meteorológicas de Aeródromo y Oficinas de Vigilancia Meteorológica.

Se aclara que no son correctas estas afirmaciones, por las siguientes razones:

- 3.1. El honorable Consejo de Estado en la sentencia proferida el 30 de noviembre de 2023 dentro del proceso con Radicado 25000-23-26-000-2010-00337-01 (54715), señaló que:

*“En la demanda la parte actora fundamentó sus pretensiones en los siguientes hechos:*

*(...) 5. 3) El 21 de mayo de 2002, el Ideam y la Aerocivil suscribieron un “convenio marco interadministrativo” cuyo objeto consistió en “aunar esfuerzos para desarrollar actividades en diferentes aspectos propios de las funciones de los contratantes; garantizar el desarrollo del servicio de meteorología en forma continua, confiable, oportuna, de buena calidad y segura, y finalmente la ejecución de un programa de inversiones para evitar la duplicidad de esfuerzos, medios o recursos”. Según afirmó la parte demandante, el “acuerdo fue abandonado por las partes; no se perfeccionó y, por ende, ‘adolece del fenómeno de inejecutabilidad’”. (Subrayado fuera de texto).*

En el mismo sentido, en el acápite de las Consideraciones de la sentencia el H. Consejo de Estado precisó:

*“23. Está probado en el proceso, y no lo discuten las partes, que el Ideam ha prestado de manera ininterrumpida servicios de información meteorológica a la Aerocivil desde 1994. Las partes también están de acuerdo sobre la inexistencia del Convenio de 2002 (esto a pesar de las diferentes calificaciones jurídicas que le dieron las partes: convenio fallido, inoperante, inejecutable, que nunca se perfeccionó).” (Subrayado fuera de texto).*

En efecto, en la demanda interpuesta por el IDEAM en contra de la AEROCIVIL, el apoderado del Instituto expresó lo siguiente:

*“4. El IDEAM y la demandada suscribieron un convenio marco interadministrativo de fecha 21 de mayo de 2002, bajo el número 0127, con el objeto específico de:*

*“... aunar esfuerzos para desarrollar actividades en diferentes aspectos propios de las funciones de los contratantes; garantizar el desarrollo del servicio de meteorología en forma continua, confiable, oportuna, de buena calidad y segura, y finalmente; la ejecución de un programa de inversiones para evitar la duplicidad de esfuerzos, medios o recursos...”.*

*5. El anterior acuerdo fue abandonado por las partes; no se perfeccionó, y; adolece del fenómeno de inejecutabilidad en virtud de qué:*

*5.1. Los Comités Directivos y el Técnico previstos en las cláusulas tercera y quinta del convenio marco, órganos con capacidad para orientar y comprometer a las partes en el desarrollo del convenio, y determinar y autorizar los respectivos aportes de las entidades suscriptoras en razón de las obligaciones que en él se establecían, nunca se constituyeron, reunieron, ni sesionaron.*

*5.2. La cláusula segunda del convenio en mención dispuso: "...CLAUSULA SEGUNDA: APORTES AL CONVENIO: El Comité Técnico mediante anexo aprobado por la dos Entidades determinará los aportes que harán las partes para el desarrollo del presente convenio, previa disponibilidad presupuestal". Lo que nunca tubo(sic) ocurrencia.*

*5.3. Por la inexistencia de los requisitos presupuestales requeridos para su perfeccionamiento en términos del artículo 41 de la Ley 80 de 1993. Siendo por tanto inejecutable en términos de la jurisprudencia del Honorable Consejo de Estado.*

*5.4. Porque nunca se elaboraron los anexos, por lo que por sustracción de materia no pudieron ser aprobados por el Comité Directivo, el cual como se dejó dicho nunca operó. Anexos a los a los que se refiere el PARRAGRAFO de la cláusula décima tercera del convenio: "PARAGRAFO: Para no afectar la prestación de los servicios que hoy viene realizando el IDEAM y hasta el momento en el cual el comité Directivo apruebe los anexos que redefinirán la prestación de estos servicios, los servicios se seguirán rigiendo por lo pertinente del convenio del 5 de Marzo de 1990, dichos anexos deberán estar vigentes a más tardar un año a partir de la firma del presente."*

Así mismo, en la solicitud de conciliación extrajudicial presentada por el IDEAM ante la Procuraduría Delegada ante el Tribunal Contencioso Administrativo de Cundinamarca – Reparto, a través de su apoderado, se indicó lo siguiente:

*"3. El anterior acuerdo nunca se perfeccionó ni ejecutó: porque los Comités Directivo y el Técnico dispuestos en él para determinar y autorizar los respectivos aportes nunca sesionaron para obrar en consecuencia, y; por la inexistencia de los trámites presupuestales requeridos para su perfeccionamiento."*

3.2. Constituye una verdad procesal (artículo 193 de Código General del Proceso) lo manifestado por el señor apoderado judicial del IDEAM, con las manifestaciones realizadas en la demanda y excepciones, en virtud de las cuales concluye la inexistencia del "Convenio 0127 de 2002",

4. El presente pronunciamiento de la Aerocivil únicamente constituye el concepto de la entidad en el marco del Acuerdo Nacional Estatal, sin que ello signifique que la entidad pueda abrogarse las competencias que en materia de modernización – rediseño institucional y modificación de plantas de personal tienen otras entidades.

4.1. Precisamente la competencia para para modificar la estructura de los Ministerios, Departamentos Administrativos y demás entidades u organismos administrativos nacionales, como es el caso del Ideam y la Aerocivil está en cabeza del Presidente de la Republica de acuerdo a lo previsto en el numeral 16 del artículo 189 de la Constitución Política, adicional a esto, se requiere del procedimiento contemplado en artículo 46 de la ley 909 de 2004.

4.2. En consecuencia corresponde al Gobierno Nacional en cabeza del señor Presidente de la República y los Departamentos Administrativos y los Ministerios competentes, determinar la modificación de las plantas de personal, en los términos previstos en la Ley 909 de 2004, el Decreto 1083 de 2015 Único Reglamentario del sector Función Pública, en concordancia y en el marco del Estatuto Orgánico del Presupuesto (Decreto 111 de 1996), el Decreto 1068 de 2015 Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público, y las guías y directrices expedidas por las autoridades sectoriales.

De conformidad con dicha normativa debe tenerse en cuenta:

- A. Que toda reforma de plantas de personal de empleos debe motivarse, es decir, debe estar completamente justificada en las necesidades del servicio o en razones de modernización de la administración o en estudios técnicos.
- B. Que si la justificación es un estudio técnico, éste debe ser elaborado por las respectivas entidades.
- C. Que dicho estudio técnico debe realizarse bajo las directrices del Departamento Administrativo de la Función Pública y de la Escuela Superior de Administración Pública -ESAP-.
- D. Que el Departamento Administrativo de la Función Pública adoptará la metodología para la elaboración de los estudios o justificaciones técnicas.

Para el caso de la Aerocivil, debe contemplarse el Decreto Ley 790 de 2005 *"Por el cual se establece el Sistema Especifico de Carrera Administrativa en la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, Aerocivil"*.

## **II. Revisión desde el punto de vista jurídico, técnico y financiero de la posibilidad de reincorporar el personal del Ideam en la planta de la Aerocivil a la luz del estudio presentado por el Instituto**

Amablemente solicitamos realizar los siguientes ajustes en el documento:

- A. Sobre las competencias de la Aerocivil en su condición de autoridad meteorológica aeronáutica
- 5. Eliminar la referencia al Decreto 260 de 2004 dado que se encuentra derogado y la norma actualmente vigente que establece la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil es el Decreto 1294 de 2021.
- 6. Indicar que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil es la Autoridad Meteorológica Aeronáutica

En efecto, tal como ha sido indicado en oportunidad anterior (Radicado 2024340020012276 Id: 1296549 expedido por el Grupo Estructura Normativa y Estándares Aeronáuticos de la Secretaría de Autoridad Aeronáutica):



- 6.1. Colombia es miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), al haber suscrito en Chicago el Convenio sobre Aviación Civil Internacional el 7 de diciembre de 1944, el cual fue ratificado mediante la Ley 12 de 1947.
- 6.2. En virtud de la citada Ley 12 de 1947, Colombia se encuentra obligada a implementar y aplicar las normas y métodos recomendados adoptados por la OACI, lo cual se cumple mediante los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC). En este sentido, el Anexo 3 de OACI (Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional) en su numeral 1.1 define autoridad meteorológica como: *“Autoridad que, en nombre de un Estado contratante, suministra o hace arreglos para que se suministre servicio meteorológico para la navegación aérea internacional”*.

Asimismo, dicho Anexo 3 en su numeral 1.2, literal a), indica: *“...para evitar confusiones entre el Servicio meteorológico considerado como entidad administrativa y el servicio que ésta suministra, se ha usado “autoridad meteorológica” para indicar el primer concepto y “servicio” para indicar el segundo”*, significando que el uso de la expresión autoridad meteorológica en la reglamentación aeronáutica no se refiere al organismo gubernamental que representa al Estado colombiano ante la Organización Meteorológica Mundial – OMM, quien es IDEAM, como ya se indicó, de modo que la Aerocivil en modo alguno la suplanta como autoridad meteorológica nacional, sino que solamente funge como el ente encargado de suministrar el servicio de información meteorológica necesario para facilitar la navegación aérea.

- 6.3. En concordancia, y de conformidad con lo dispuesto en el párrafo (d) de la sección 203.115 de la norma RAC 203 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, la cual regula los Servicios Meteorológicos para la Navegación Aérea, se dispone:

***“Sin perjuicio de las atribuciones que tiene el Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales – IDEAM como autoridad meteorológica nacional, la Unidad Administrativa especial de Aeronáutica Civil – UAEAC, como autoridad aeronáutica del Estado colombiano, determinará, para los fines exclusivos de la navegación aérea, el nivel de servicio y hará los arreglos necesarios para que se suministre en el país el servicio meteorológico para la navegación aérea nacional e internacional. En la AIP de Colombia (Gen.1.1.) se incluirán detalles sobre la autoridad meteorológica aeronáutica, de conformidad con el presente reglamento (...)”***  
(Negrilla y subrayado añadidos).

- 6.4. En adición, el artículo 1808 del Código de Comercio dispone que la meteorología (que ha de entenderse como la provisión de la información meteorológica) es parte de la infraestructura aeronáutica, es decir, aquel conjunto de instalaciones y servicios destinados a facilitar y hacer posible la navegación aérea en el territorio nacional.
- 6.5. En desarrollo de las normas superiores citadas, en concordancia con la Ley 105 de 1993, a la Aerocivil dentro del ámbito de su competencia, de conformidad con el numeral (ii) del artículo 2 del Decreto 1294 de 2021, le corresponde *“...prestar los servicios a la*

*navegación aérea y operar las ayudas requeridas para que la navegación en el espacio aéreo colombiano se efectúe con seguridad...*", en el entendido de que el suministro de la información meteorológica aeronáutica es uno de los servicios auxiliares para la adecuada facilitación de la navegación aérea, la cual está a cargo de la Secretaría de Servicios a la Navegación Aérea, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 25 del mencionado Decreto.

Por tanto, la Aerocivil es la autoridad aeronáutica competente para prestar al modo aéreo del sector transporte el servicio de información meteorológica aeronáutica que éste requiere, al igual que es competente de manera exclusiva para desarrollar y operar la infraestructura que la seguridad de la navegación aérea requiera.

7. Citar el pronunciamiento expedido por el Departamento Administrativo de la Función Pública el pasado 28 de mayo de 2024, a través del cual se concluye que no existe duplicidad de funciones entre el Ideam y la Aerocivil, considerando entre otras razones que: “ (...) a la AEROCIVIL, por disposición legal, le corresponde exclusivamente el desarrollo y operación de la infraestructura aeronáutica y la prestación del servicio de información meteorológica aeronáutica. Por el contrario, el IDEAM, en términos de la Ley 99 de 1993, en materia de meteorología es el encargado de divulgar información básica”.
8. Precisar en torno al servicio de meteorología aeronáutica, que los RAC son aplicables a toda actividad de aeronáutica civil y a toda persona natural o jurídica, nacional o extranjera que las desarrolle dentro del territorio nacional; o a bordo de aeronaves civiles de matrícula Colombiana o extranjeras que sean operadas por explotador Colombiano bajo los términos del artículo 83 bis del Convenio de Chicago/44, resaltando que la “Unidad Administrativa especial de Aeronáutica Civil – UAEAC, como autoridad aeronáutica del Estado colombiano, determinará, para los fines exclusivos de la navegación aérea, el nivel de servicio y hará los arreglos necesarios para que se suministre en el país el servicio meteorológico para la navegación aérea nacional e internacional.”
9. Actualizar la referencia a las resoluciones 079 y 2351 de 2007, pues en el documento se omite hacer mención de la Resolución 354 de 2022 a través de la cual se crean los grupos internos de trabajo de la AEROCIVIL, la cual dispone en su artículo 34 la creación del grupo de Meteorología en la Entidad y la funciones que este desempeña en cumplimiento de los reglamentos aeronáuticos de Colombia RAC que como ya se señaló permiten a la entidad el suministro del servicio meteorológico para la navegación aérea en el país.

Adicionalmente, la Dirección de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea se encarga de gestionar lo relacionado con los Sistemas de Meteorología Aeronáutica, a través del cual se mantienen las condiciones de seguridad operacional y de seguridad a la aviación civil.



10. Complementar que en virtud de lo expuesto en el numeral anterior, la Aerocivil no utiliza ningún equipo del IDEAM para generar los reportes necesarios para la operación; y no requiere del personal del Instituto para el cumplimiento de sus funciones.

Desde hace algún tiempo, derivado de la pandemia las tripulaciones o despachos han decrementado las visitas de estas a las oficinas o a las torres, por lo tanto los documentos informativos *-briefings-* son de autogestión de acuerdo con la AIC C13/2020.

El Ideam hace uso de los equipos instalados por la Aerocivil, en cumplimiento del deber de contar con un plan de contingencia que exige el uso del backup de torre.

11. Indicar que en este momento el Ideam entrega a la Aerocivil la siguiente información:

11.1. 27 informes de superficie METAR y SPECI, tomando los datos de los valores de las variables meteorológicas instaladas en cada aeropuerto y pertenecientes a la Aerocivil, donde solo gestionan la información de visibilidad y altura de las nubes de acuerdo con los procedimientos establecidos y las limitaciones conocidas del equipo.

11.2. 12 informes TAF cada 6 horas, TREND en 4 aeropuertos y los SIGMET de Tormentas que haya lugar.

Destacamos que para proveer dicha información asociada a pronósticos, el IDEAM solo cuenta con seis (6) pronosticadores, donde solo cuatro (4) cumplen con la certificación requerida.

12. Eliminar las referencias que hacen alusión a que el Ideam hace entrega a la Aerocivil de los siguientes productos:

12.1. SIGMET de engelamiento o turbulencia, ya que la Aerocivil ha constatado que actualmente no han sido implementados.

12.2. Avisos de cizalladura, avisos de aeródromo, AIRMET y GAMET; los SIGMET de ceniza y ciclón tropical son enviados por el centro internacional de cenizas o ciclones y así mismo copiados y enviados por el IDEAM. La Aerocivil tiene acceso a esta información desde usuarios propios, esto es, que utilizamos estos informes como asesoría en nuestros productos o de ser necesario en la elaboración de SIGMET. Dicha información en virtud de las normas superiores indicadas al inicio del presente escrito, debe entregarse de forma gratuita en el marco de la colaboración armónica que se predica de las entidades del Estado.

13. Considerar que de conformidad con la normativa, especialmente en materia de empleo público, la Aerocivil surtió un proceso de rediseño institucional que culminó con la expedición de los Decretos 1294 y 1329 de 2021 a través de los cuales se modificó la estructura y la planta de personal de la Aerocivil, respectivamente.

En los estudios técnicos que fundamentan los mencionados Decretos, se contemplaron 32 empleos para desempeñar funciones asociadas con la función de meteorología aeronáutica, considerando que la automatización está en proceso y el país es pionero en el campo, lo que hace que los observadores de superficie no sean necesarios en todos los aeródromos; el auxiliar de pronóstico se desdibuja al existir la WEB, ya todo se desarrolla a través de tecnologías de información y comunicaciones (TIC's) y no es necesario tener una persona como apoyo al pronóstico.

B. Inviabilidad técnica de la reincorporación de la planta de personal del Ideam que conforma el Grupo de Meteorología Aeronáutica

a. Generalidades

14. Indicar que la Aerocivil cuenta con todas las capacidades para atender el servicio de meteorología aeronáutica, garantizando la seguridad aérea, considerando el precitado marco normativo, a saber:

14.1. De conformidad con el numeral 203.15 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia -RAC 203-, los servicios meteorológicos para la navegación aérea dentro del espacio aéreo colombiano son competencia de la Aerocivil. Se transcribe:

*“(d) Sin perjuicio de las atribuciones que tiene el Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales – IDEAM como autoridad meteorológica nacional, la Unidad Administrativa especial de Aeronáutica Civil – UAEAC, como autoridad aeronáutica del Estado colombiano, determinará, para los fines exclusivos de la navegación aérea, el nivel de servicio y hará los arreglos necesarios para que se suministre en el país el servicio meteorológico para la navegación aérea nacional e internacional. En la AIP de Colombia (Gen.1.1.) se incluirán detalles sobre la autoridad meteorológica aeronáutica, de conformidad con el presente reglamento”.*

14.2. De acuerdo con este reglamento, en el documento AIP (Manual Básico de Información Aeronáutica) se destaca que la Aerocivil es la Autoridad Meteorológica Aeronáutica y, en ese sentido, la provisión de la información meteorológica aeronáutica a los usuarios del transporte aéreo, operadores aeronáuticos, despachadores, pilotos y en general a la aviación regular y no regular, viene siendo suministrada exclusivamente por esta entidad a través del equipo de trabajo de la Secretaría de Servicios a la Navegación Aérea, en su calidad de Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo (ATSP) de conformidad con el RAC 211, registrada y distribuida en la red de comunicaciones fijas aeronáuticas - Sistema de Gestión de Mensajería Aeronáutica (AMHS) de manejo exclusivo de la Aerocivil conforme con los anexos OACI 3 (servicios de meteorología aeronáutica), 10 (comunicaciones aeronáuticas) y 15 (servicios de información aeronáutica).

14.3. Conforme a lo anterior, la Aerocivil en su condición de Autoridad Meteorológica Aeronáutica ha recibido información básica del IDEAM, que este obtiene a través

de los datos capturados por los equipos meteorológicos instalados por la Aerocivil, insumos que en adelante serán recopilados directamente por esta entidad.

15. Precisar que el Ideam suministraba información de superficie en 27 de los 73 aeródromos de la Aerocivil, a través de los observadores de superficie quienes de acuerdo con la ficha del manual de funciones y competencias de dicho Instituto deben:
  - 15.1. Ayudar a generar los productos meteorológicos horarios aeronáuticos METAR (reporte meteorológico rutinario) y SPECI (reporte meteorológico especial). Esta información de superficie posee varias variables meteorológicas a partir de las cuales los equipos de la Aerocivil generan las lecturas y el observador solo modifica el valor de visibilidad horizontal y la altura de las nubes.
  - 15.2. Generar productos climatológicos no aeronáuticos, que únicamente son utilizados por el Instituto para suministrar información requerida para el desarrollo de sus funciones.
16. Concluir que la Aerocivil continuará realizando las actividades para la entrega de la información meteorológica aeronáutica a través de la tecnología instalada y que es propiedad de la entidad, la cual además de estar certificada y calibrada para la prestación del servicio meteorológico aeronáutico es operada por el personal de planta licenciado y capacitado por la misma entidad para los servicios de navegación aérea; es decir, la entidad no requiere contemplar planes de acción adicionales así como tampoco requiere ampliar su plata de personal para cumplir con sus funciones.
  - b. Talento humano con que cuenta la entidad para prestar los servicios de meteorología aeronáutica y contar con la información que actualmente brinda el Ideam en algunos aeropuertos del país.
17. Destacar que de acuerdo con el RAC 65 el personal que preste servicios a la navegación aérea debe contar con la licencia, con la cual acreditan conocimientos en meteorología aeronáutica. En otras palabras, el personal de la Aerocivil perteneciente a las áreas de Tránsito Aéreo e Información y Meteorología Aeronáutica cuentan con la licencia correspondiente expedida por la Aeronáutica Civil. Destacamos que el personal del Ideam (observadores de superficie y colaboradores que elaboran el pronóstico), únicamente prestan apoyo en la recolección de datos y carecen de licencia.
18. Destacar que en armonía con el citado RAC 65, la Aerocivil capacita a todo su personal misional a través del Centro de Estudios Aeronáuticos – CEA, el cual está reconocido por el Ministerio de Educación como Institución de Educación Superior -IES-, y también, por la Autoridad Aeronáutica y por la OACI como Centro de Instrucción Aeronáutica Colombiano -CIAC-, garantizando la permanente formación de sus funcionarios; esta capacitación resulta obligatoria para obtener las licencias según la especialidad

requerida y también para mantener dicha licencia a través del tiempo mediante el modelo de cursos recurrentes.

19. Relacionar el personal de la Aerocivil que presta el servicio de información meteorológica aeronáutica o tránsito aéreo que continuará brindando la información básica que históricamente facilitó el Ideam:

Aeropuerto	Personal Ideam de apoyo al servicio meteorológico aeronáutico sin licencia	Personal Aerocivil licenciado para prestación del servicio meteorológico			Horario utc	Tipo reporte
		Grupo de meteorología aeronáutica Aerocivil	Grupo de información aeronáutica	Grupo de control de tránsito		
Armenia	4		5		11:00 - 05:00	OBS / REMOTO
Bucaramanga	4		7		11:00 - 05:00	OBS / REMOTO
Bogotá	21	10	52		24	OBS
Barranquilla	7		16		24	OBS / REMOTO
Cúcuta	3		7		11:00 - 02:00	OBS / REMOTO
Cartagena	7		6		24	OBS / REMOTO
Cali	7		17		24	OBS / REMOTO
B/ meja	3		3		11:00 - 23:00	OBS / REMOTO
Ibagué	2		3		11:00 - 00:00 SyD.11:00 - 00:00	AUTOMÁTICO
Ipiales	2			3	11:00 - 23:00	AUTOMÁTICO
Carepa	2			3	11:00 - 23:00	AUTOMÁTICO
Leticia	4		3		24	OBS / REMOTO
Medellín	2		3		10:30 - 23:30	OBS / REMOTO
Montería	2		3		11:00 - 01:00	AUTOMÁTICO
Neiva	3		3		11:00 - 01:00 SyD.11:00 - 00:00	AUTOMÁTICO
Puerto carreño	2			2	11:00 - 23:00	AUTOMÁTICO
Pereira	3		4		10:00 - 04:30	OBS / REMOTO
Pasto	2			3	12:00 - 00:00	AUTOMÁTICO
Providencia	2			3	11:00 - 23:00	AUTOMÁTICO
Rionegro	8		16		24	OBS / REMOTO
Riohacha	2			3	11:00 - 23:00	AUTOMÁTICO
Santa Marta	2		3		11:00 - 04:00	OBS / REMOTO
San Andrés	4		6		24	OBS / REMOTO
Arauca	2		3		11:00 - 02:00	AUTOMÁTICO
Quibdó	2		3		11:00 - 23:00	OBS / REMOTO
Valledupar	2		3		11:00 - 23:00	AUTOMÁTICO
Villavicencio	4		8		11:00 - 23:00	OBS / REMOTO

20. Precisar que:

- 20.1. Los pronósticos meteorológicos aeronáuticos que el Ideam realizaba para el espacio aéreo colombiano, los elaboraba en dos oficinas ubicadas en Bogotá y Barranquilla, destacando que para el resto de los aeropuertos controlados (Bahía Solano, Buenaventura, Cartago, Corozal, Girardot, Guapi, Manizales, Mitú, Puerto Inírida, San José Del Guaviare, Saravena, Tame, Tumaco, Popayán, Yopal, Florencia, Guaymaral, Mariquita) el servicio de meteorología aeronáutica lo ha presentado históricamente la Aerocivil, sin el apoyo del Ideam, sin que por este hecho se haya visto afectada la seguridad operacional.

El Centro Nacional de Análisis y Pronóstico de la Aerocivil cuenta con personal licenciado y certificado para desarrollar los pronósticos meteorológicos, y son ellos quienes elaboran y continuarán elaborando los pronósticos meteorológicos aeronáuticos. Se destaca que dentro de los aeródromos mencionados se encuentra el de Guaymaral que está posicionado como el 4° aeropuerto con mayor número de operaciones aéreas del país, así como los aeródromos de Tolú y Paipa -entre otros-, en los cuales los informes meteorológicos se emiten de forma automática.

c. Capacidad técnica con que cuenta la Aerocivil para disponer autónomamente de la información básica que presta el Ideam en algunos aeropuertos del país.

21. Resaltar que la Aerocivil no sólo cuenta con el personal debidamente capacitado, certificado y licenciado para la prestación del servicio meteorológico aeronáutico, sino que además cuenta con los equipos tecnológicos especializados para brindar información meteorológica en los niveles requeridos -y un plan de inversiones a corto plazo-, a saber:

21.1. Nivel de superficie (AWOS, D-ATIS)

21.1.1. 52 AWOS (automatic weather observation system): Estos sistemas de observación de superficie entregan el reporte AUTOMÁTICO sobre las condiciones del aeródromo.

21.1.2. 21 D-ATIS: Equipo que permite a los pilotos en diferentes fases del vuelo obtener la información meteorológica y condiciones de las pistas de los aeropuertos a través de canales de comunicaciones suministrados por la Aerocivil.

21.2. Nivel de capa media (RADARES METEOROLÓGICOS)

22. Emplazados 6 Radares Meteorológicos ubicados estratégicamente a nivel nacional para soportar la navegación aérea.

22.1. Nivel superior (IMÁGENES DE SATELITE)

Los equipos receptores de imágenes de los satélites GOES 16, brindan una información sectorizada sobre el estado del tiempo atmosférico, siendo esta información propiedad de la Aeronáutica Civil

Se reitera que al ser la Aerocivil propietaria, gestora y administradora de todos los equipos antes mencionados cuenta con la capacidad para brindar estos servicios.

d. La Aerocivil continuará garantizando la seguridad de las operaciones aéreas al asumir la Entidad la prestación completa del servicio.

23. Destacar, conforme con el hilo conductor de la presente misiva, que no se presenta riesgo alguno para la seguridad de las operaciones aéreas, con fundamento en las capacidades institucionales del personal y equipos técnicos aeronáuticos.

23.1. De conformidad con lo señalado anteriormente, la Aerocivil cuenta con el personal idóneo y los equipos suficientes y necesarios para continuar proveyendo los servicios meteorológicos aeronáuticos a los usuarios del servicio aéreo, de conformidad con los reglamentos aeronáuticos y sin que se evidencie riesgo operacional alguno al no contar con el apoyo del IDEAM.

23.2. Precisamente, pese a que el personal del IDEAM en múltiples ocasiones no presta el apoyo permanente en la observación de superficie por inasistencia o por extensiones de horario del aeropuerto, la Aerocivil suple el suministro de esta información través de sus equipos y su personal calificado, garantizando la prestación continua de los servicios meteorológicos sin que se afecte la seguridad aérea.

23.3. En este sentido, se reitera que el IDEAM no es prestador del servicio meteorológico aeronáutico, sino que únicamente suministra insumos meteorológicos complementarios utilizando la tecnología instalada por la Aerocivil, los cuales en adelante serán recopilados directamente por esta entidad.

C. Inviabilidad jurídica y financiera de reincorporar el personal que conforma el Grupo de Meteorología Aeronáutica del Ideam en la Aerocivil

En este apartado nos referimos al quinto punto del estudio remitido por el IDEAM, denominado “*Estructura y Organización Interna*”, específicamente en el apartado 5.2 que aborda la planta de personal, en los siguientes términos:

a. *Inviabilidad desde el punto de vista laboral administrativo*

24. Al tenor de los artículos 44 de la Ley 909 de 2004 y 2.2.11.2.1 Decreto 1083 de 2015, el derecho preferencial que gozan los empleados a ser reincorporados en empleos iguales o equivalentes *supone la supresión de los cargos*, decisión que le corresponde adoptar al Gobierno Nacional a través del decreto correspondiente, previa elaboración y presentación por parte del Ideam del estudio técnico de que trata el artículo 46 de la Ley 909 de 2004, quien además deberá surtir los procedimientos y gestionar las aprobaciones de las autoridades sectoriales pertinentes.

Se sugiere considerar *la consistencia* de dicha decisión de suprimir empleos, de cara a la modernización – rediseño institucional que entendemos se encuentra adelantando el Instituto, según lo ha manifestado por esa entidad. Dicho de otro modo, podría resultar contradictorio tomar la decisión de suprimir empleos, mientras que por otro lado, se solicita la creación de nuevas plazas.



25. De igual forma, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil solo podrá solicitar modificación de la planta de personal de la entidad a través de un estudio técnico que se presente al Departamento Administrativo de la Función Pública, de conformidad con lo previsto en el Artículo 46 de la Ley 909 de 2004, modificado por el Artículo 228 del Decreto Ley 019 de 2012 y los Artículos 2.2.12.1 a 2.2.12.3 del Decreto 1083 de 2015, en el marco de lo previsto en el Decreto Ley 790 de 2005. Dicho estudio será fundamental para obtener concepto favorable del Departamento Administrativo de la Función Pública - DAFP y del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, así como la previa aprobación del Consejo Directivo de la entidad y de las consultas internas respectivas dentro de la Aerocivil, incluyendo las organizaciones sindicales de la entidad.
26. Como se indicó en el numeral 13 del presente escrito, la Aerocivil surtió un proceso de rediseño institucional que culminó con la expedición de los Decretos 1294 y 1329 de 2021 a través de los cuales se modificó la estructura y la planta de personal de la Aerocivil, respectivamente.

Dicha modernización institucional, contempló 32 empleos para desempeñar funciones asociadas con la función de meteorología aeronáutica, cargos que en virtud de los mandatos constitucionales y legales serán provistos a través del Proceso No. 2509 a través del cual se realizará la provisión de los empleos de carrera de la entidad que actualmente se encuentra su Fase No. 1.

Corolario de las consideraciones esbozadas en precedencia, estimamos pertinente llamar la atención de dos tópicos relevantes:

- i) Mediante Acuerdo 74 del 3 de octubre de 2023 se convoca y se establecen las reglas del Proceso de Selección, en las modalidades de Ascenso e Ingreso, para proveer empleos en vacancia definitiva pertenecientes al Sistema Específico de Carrera Administrativa de la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil – AEROCIVIL
  - ii) Se encuentra vigente Proceso de Selección No. 2509 – Aerocivil Primera Fase, publicado por la Comisión Nacional del Servicio Civil (CNSC) en su sitio web.
27. Señalados estos dos apartes, se hace necesario resaltar que, la Corte Constitucional ha considerado que, el Estado debe respetar y observar todas y cada una de las reglas y condiciones que se imponen en las convocatorias, porque su desconocimiento se convertiría en una trasgresión de principios axiales de nuestro ordenamiento constitucional, entre otros, la transparencia, la publicidad, la imparcialidad, así como el respeto por las legítimas expectativas de los concursantes.
28. De igual forma en virtud del artículos 31 Numeral 1° y parágrafo de la Ley 909 de 2004, Artículos 13 y 14 con su parágrafo del Decreto 1227 de 2005, establece uno de los

principales axiomas del concurso de mérito, la inmodificabilidad, por lo se genera la obligatoriedad de seguir las pautas mediante las cuales se iba a regir dicho concurso, situación que se encuentra contenida en sentencia C-588 de 2009, ratificada en sentencia SU-446 de 2011, así

*“(…) cuando se fijan en forma precisa y concreta cuáles son las condiciones que han de concurrir en los aspirantes y se establecen las pautas o procedimientos con arreglo a los cuales se han de regir los concursos, no existe posibilidad legítima alguna para desconocerlos” (negrilla y subrayado fuera del texto)*

En la misma medida la sentencia de unificación antes mencionada manifiesta.

*“(…) Es indiscutible, entonces, que las pautas del concurso son inmodificables y, en consecuencia, a las entidades no le es dado variarlas en ninguna fase del proceso, por cuanto se afectarían principios básicos de nuestra organización, como derechos fundamentales de los asociados en general y de los participantes en particular” (Negrita y subrayado fuera del texto)*

29. Por lo que se concluye que jurídicamente desde la óptica laboral administrativa no es viable para la AEROCIVIL la modificación de su planta de personal al no tener el insumo necesario, sumado al hecho que existe un concurso en desarrollo que incluye la fase actual y las fases posteriores hasta completar la totalidad de la planta autorizada.

*b. Inviabilidad desde el punto de vista financiero*

30. La incorporación de la planta del grupo de Meteorología Aeronáutica del IDEAM a la planta de la AEROCIVIL es inviable financieramente hablando, teniendo en cuenta que tanto para el año 2023 como para el 2024, se ha tenido que tramitar ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público el levantamiento del previo concepto para cada vigencia. Lo anterior debido a que la partida presupuestal asignada para atender los gastos de personal de la Aeronáutica Civil ha sido insuficiente.
31. De conformidad con el Decreto 2295 de diciembre 29 de 2023, por el cual se liquida el Presupuesto General de la Nación para la vigencia fiscal 2024, a la Aerocivil le fue asignada una partida presupuestal para la Cuenta de Gastos de Personal y transferencias, de \$543.851.924.000, presupuesto que es insuficiente para atender el pago de los compromisos proyectados a diciembre 31 de 2024 para la planta provista de 2.958 cargos. Una vez analizados los cálculos, el déficit asciende a la suma de \$6.453.809.884, sin incluir el incremento salarial del 10,88%.
32. Ahora bien, de acuerdo con el Decreto 0304 del 05 de marzo de 2024, se reconoció el incremento salarial en un 10.88%. Por lo cual, una vez aplicado dicho incremento se identificó un faltante de recursos para cubrir los gastos de personal de los 2958 cargos para la vigencia 2024, correspondiente a \$53.635.428.330.
33. La planta actual de la Aerocivil aprobada para la vigencia 2024 está conformada por 3.889 cargos, de los cuales se encuentran provistos 2958 y se espera cerrar el año

2024 con una planta provista de 3299 funcionarios, es decir, se espera proveer 341 vacantes, de lo cual se resalta:

- 33.1. Estas vinculaciones están relacionadas directamente con el objeto misional de la entidad, pues se trata principalmente de controladores, inspectores, bomberos, técnicos y auxiliares.
- 33.2. Por los argumentos mencionados, se solicitaron más recursos a través del levantamiento del previo concepto para la vigencia 2024, considerando que los recursos asignados han sido insuficientes para asumir el costo de la planta de personal de la Aeronáutica Civil.
34. Sin perjuicio el déficit que ya existe frente al presupuesto otorgado en la vigencia 2024 para el pago de nóminas y prestaciones sociales de la planta de personal de la Aeronáutica Civil, hemos realizado un estimado del costo de los cargos de los funcionarios del IDEAM equiparándolos a los cargos que existen actualmente en la planta de la Aeronáutica Civil, y tomando como base los salarios para la vigencia 2024, con el objeto de presentar que el déficit ya mencionado se profundizaría con el costo que implicaría la reforma de la planta de la Aeronáutica, arrojando el siguiente resultado:

Tabla 1: Denominación de los cargos de la Aeronáutica Civil con sus respectivos cargos y sueldos que podrían equipararse con los cargos de los funcionarios del IDEAM.

AÑO 2024				
DENOMINACIÓN DE CARGOS	Nivel	Grado	Cargos	Básico Mes
<b>NIVEL TÉCNICO</b>			<b>30</b>	
TECNICO AERONAUTICO V		9	11	\$ 3.456.161
TECNICO AERONAUTICO IV		8	1	\$ 3.184.487
TECNICO AERONAUTICO III		7	5	\$ 2.980.759
TECNICO AERONAUTICO II		6	13	\$ 2.837.103
<b>NIVEL AUXILIAR</b>			<b>89</b>	
AUXILIAR IV		4	7	\$ 2.562.340
AUXILIAR III		3	7	\$ 2.493.372
AUXILIAR II		2	28	\$ 2.356.912
AUXILIAR I		1	47	\$ 2.213.649
<b>TOTAL PLANTA DE PERSONAL</b>			<b>119</b>	

FUENTE: Cálculo realizado por el Grupo Liquidación de Prestaciones y Nóminas Aeronáutica Civil.

35. En consecuencia, aún en el hipotético escenario en que fuere viable técnica y jurídicamente la reincorporación de los funcionarios del IDEAM en la planta de la Aeronáutica Civil, no sería viable financieramente, ya que esto implicaría un costo adicional aproximado anual de \$12.296.661.700, contemplando todos los devengados y las contribuciones inherentes a la nómina, que la Aerocivil estaría imposibilitada de sufragar dichos valores que agudizarían el déficit que por este concepto tiene la entidad.
36. Por los argumentos expuestos y teniendo en cuenta todos los cambios que enfrenta la Entidad en el presente, podemos concluir que una reforma en la planta de personal como la propuesta por el IDEAM no es viable ni conveniente técnica, jurídica y financieramente.

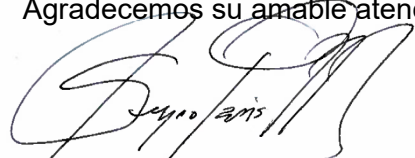
### **III. Alternativa viable que se propone en virtud del Acuerdo Nacional 2023.**

37. Conforme con lo expuesto se presentan las siguientes alternativas viables:

- 37.1. Continuar el intercambio de información gratuita en los casos que se requiera por cada una de las entidades, cuando las necesidades del servicio así lo exijan, en el marco del principio constitucional de colaboración armónica y lo previsto en la ley, especialmente, en la Ley 962 de 2005, en concordancia con el principio de gratuidad dispuesto en el Ley 1712 de 2014.
- 37.2. Mantener los espacios en los aeropuertos para que el Ideam continúe utilizando los jardines meteorológicos u otras tecnologías.
- 37.3. Disponer de espacios en las terminales aéreas para que el Ideam, a título gratuito, desarrolle sus actividades misionales, como actualmente lo realiza la U.A.E. Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, Migración Colombia, entre otros.

Finalmente, considerando el tiempo que requiere el análisis del presente documento y que los señores Director de Operaciones de Navegación Aérea y Jefe de la Oficina Asesora Jurídica se encontrarán disfrutando de su periodo de vacaciones durante la semana comprendida entre el 2 y el 5 de julio, amablemente solicitamos posponer la próxima reunión de la Comisión Temporal para el próximo 8 de julio de 2024.

Agradecemos su amable atención, cordialmente,



**SERGIO PARIS MENDOZA**  
Director General

Copia: Procuraduría General de la Nación.

Ministerio de Hacienda y Crédito Público.  
Ministerio de Transporte.  
Ministerio del Trabajo.  
Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.  
Departamento Administrativo de la Función Pública.

Insumos: Cr. Juan José López Duque, Director de Operaciones de Navegación Aérea.  
Doctora Diana Stella Pérez Velasco, Directora de Gestión Humana.

Proyectaron: Juan Carlos Pulido Bernal, Coordinador Grupo Meteorología Aeronáutica.  
Laura Juliana Castro Henao, Abogada contratista Dirección de Gestión Humana.

Revisó: Cr. Andrés Felipe Vargas Rodríguez, Subdirector General.



Doctor Carlos Uriel Barragán Mina, Secretario Servicios a la Navegación Aérea.

Doctor Juan Camilo Bejarano Bejarano, Jefe Oficina Asesora Jurídica.

Doctora Margarita Soledad Villarreal Márquez, Coordinadora Grupo Gestión Jurídica Estratégica.