



Entidad originadora:	Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - AEROCIVIL
Fecha (dd/mm/aa):	
Proyecto de	Por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa
Decreto/Resolución:	Especial de Aeronáutica Civil - AEROCIVIL

## 1. ANTECEDENTES Y RAZONES DE OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA QUE JUSTIFICAN SU EXPEDICIÓN

### Antecedentes:

Colombia cuenta con diversos accidentes geográficos entre los que se destacan, un maciso y tres cordilleras que, en la práctica, implican que a través del tiempo el transporte aéreo se haya considerado uno de los motores esenciales para lograr el progreso económico y social de las regiones, pues permite la conectividad rápida y efectiva de los territorios mediante la movilización de carga y pasajeros, facilita el acceso a los mercados globales y además estimula en gran medida el comercio y el turismo, lo que redundará en afianzamiento de la competitividad.

Ahora bien, dada la alta complejidad de una actividad tan necesaria, para garantizar su correcta ejecución, las funciones de inspección, vigilancia y reglamentación requirieron la creación de una entidad gubernamental de carácter técnico y especializado, inicialmente el Departamento Nacional de Aeronáutica Civil (1951) y hoy día la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - AEROCIVIL (1993), la cual, a lo largo de los años, ha debido someterse a varios cambios en múltiples aspectos tales como su denominación, su naturaleza, su estructura, su planta de personal y sus funciones, entre otros, que respondan a una industria global que se caracteriza por su rápido crecimiento y altos niveles de innovación y competitividad.

Lo anterior se reflejó en el numeral 6, artículo 3 de la Ley 1955 del 2019 “Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”, donde se contempló el Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional, que tiene como estrategia la modernización de las entidades públicas del sector transporte, entre otros, con el objetivo de fortalecer en transporte de carga y pasajeros, mejorar la seguridad de los usuarios y de la carga, y la calidad de la información para la toma de decisiones, lo cual, desde la perspectiva del transporte aéreo impone la necesidad de que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – AEROCIVIL, se fortalezca institucionalmente para responder a los retos que impone el crecimiento permanente del sector aéreo colombiano con el fin de mejorar la competitividad nacional y regional.

Por esas razones, es preciso que la AEROCIVIL atraviese por un proceso de fortalecimiento institucional, con el fin de materializar: la posibilidad de prestar un servicio que sea consecuente con el crecimiento del sector aéreo; cumplir con los compromisos adquiridos por el Estado colombiano a nivel internacional, entre los que se encuentran el consolidar y separar los roles de autoridad aeronáutica, investigador de accidentes y prestador de servicios (navegación aérea, servicios aeroportuarios y educación); y modernizar la entidad para impulsar el afianzamiento del sector transporte, como uno de los ejes que apalancan el desarrollo del país y sus regiones.

Así las cosas, este proyecto tiene antecedentes que datan del año 2013, cuando la AEROCIVIL



presentó ante el Gobierno Nacional un estudio técnico de rediseño institucional, el cual se realizó con la intervención de la Escuela Superior de Administración Pública – ESAP. El objetivo del estudio era crear 797 cargos nuevos para afrontar el crecimiento exponencial del sector, y se proyectó la implementación en tres fases que se ejecutarían en los años 2014, 2015 y 2016.

Es así como, a través del Decreto 2159 del 27 de octubre 2014, se crearon 200 cargos nuevos que permitieron la ampliación de la planta de personal de la entidad, sin embargo, la creación de los 597 cargos restantes, que se proyectó ejecutar en los años 2015 (fase II) y 2016 (fase III), se vio interrumpida por la expedición de la Directiva Presidencial 06 del 2 de diciembre de 2014, por la cual se impartieron, entre otras, instrucciones en materia de modificación de estructuras administrativas y plantas de personal, para lo cual se debía cumplir con la reglas de costo cero y generación de ahorro en el funcionamiento de la entidad.

En el año 2016, la AEROCIVIL contrató un estudio del modelo de operación con otro consultor, el cual no llegó a presentarse ante el Gobierno Nacional, debido a que no cumplió los requisitos establecidos en la citada Directiva Presidencial 06 del 2 de diciembre de 2014.

Los efectos de la Directiva Presidencial 06 del 2 de diciembre de 2014 perduraron en el tiempo y las instrucciones allí impartidas, fueron ratificadas a través de la Directiva Presidencial 09 del 9 de noviembre de 2018.

En el año 2017, la AEROCIVIL reformó su estructura mediante el Decreto 823 del 16 de mayo de 2017, con el propósito de avanzar en el proceso de separación de las funciones de prestador de servicios y de Autoridad, lo cual internamente ocasionó una modificación en su distribución, sin embargo, no se avanzó en el compromiso internacional de separar el rol de autoridad, del rol de investigador de accidentes y, en esencia, se mantuvo una misma estructura que no modificó la manera de prestar los servicios a cargo de la Entidad.

Es por ello por lo que, a través de la implementación del proyecto de fortalecimiento institucional, se pretende alcanzar un nuevo modelo de operación en el que se materialice la separación del rol de autoridad aeronáutica del rol de proveedor de servicios, la consolidación del rol de prestador del servicio de educación, y la independencia del rol de investigador de accidentes e incidentes, a través de la supresión, creación y mantenimiento de dependencias entre las cuales se haga una debida distribución de funciones.

En consonancia con el propósito aludido, es válido tener como antecedente relevante que en los últimos acuerdos sindicales ha sido un pedido recurrente el mantener actualizada la planta de empleo para permitir el cumplimiento eficiente de las funciones asignadas a la entidad, dotando a las distintas dependencias de personal apto e idóneo para el cumplimiento de las metas institucionales.

De otro lado, es importante resaltar que la AEROCIVIL fijó un plan de acción denominado Plan Estratégico Aeronáutico 2030 (<https://www.aerocivil.gov.co/aerocivil/Foro-2.2-Sector-Aereo-2030/Documents/1.%20Plan%20Estrat%C3%A9gico%20Aeron%C3%A1utico%202030%20y%20Conce>



siones%20Aeroportuarias.pdf), basado en la tendencia histórica y del desempeño del sector, en el que se proyectaron dos metas: la movilización de cien (100) millones de pasajeros y el transporte alrededor de un punto cinco (1.5) millones de toneladas, lo que implica necesariamente un ajuste de orientación de la política con el fin de atender tales proyecciones.

Este Plan 2030 cuenta con siete ejes temáticos: Institucionalidad, Conectividad, Competitividad, Infraestructura y Sostenibilidad Ambiental, Industria Aeronáutica y Cadena de Suministro, Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, y Desarrollo del talento humano del sector, que articulados ofrecerán al sector la posibilidad de alcanzar las metas propuestas.

Los ejes temáticos coinciden con los objetivos institucionales del Plan Estratégico Institucional 2018-2022 (<https://www.aerocivil.gov.co/atencion/planeacion/Politicas%20lineamientos%20y%20manuales/Plan%20Estrategico%20Institucional%202018-2022.pdf>), de donde se resaltan el desarrollo y los compromisos especialmente contemplados respecto de la Institucionalidad y el Desarrollo del talento humano del sector.

El primer objetivo, Institucionalidad, consiste en *“Consolidar los roles de autoridad, de prestación del servicio y de investigación de accidentes para dinamizar el crecimiento del transporte aéreo, contribuyendo a la aviación civil colombiana”* efecto para el cual se tiene el compromiso de fortalecer las competencias de la Entidad al delimitar el alcance de sus funciones evitando duplicidades que afecten la aviación civil, entre otros; mientras que el segundo, Desarrollo del talento humano en el sector, trata de *“Fortalecer la gestión del conocimiento para el desarrollo integral y sostenible del talento humano, en línea con el crecimiento de la aviación civil en Colombia”* lo cual sin duda demuestra que uno de los pilares sobre los cuales se deben erigir los cambios a aplicar en la Entidad, debe ser el estado mutable de la industria y su evolución.

Así las cosas, los objetivos institucionales trazados, exigen que la AEROCIVIL ajuste su estructura de modo que se acople a los cambios que han traído consigo el crecimiento del mercado de servicios aerocomerciales, la innovación tecnológica y gestión de conocimiento alcanzada en la actualidad, la multiplicación de necesidades de los usuarios y de los servicios que se les ofrecen, las recomendaciones emanadas de los organismos internacionales relacionados con la actividad, de forma que no solamente se redistribuyan asertivamente las cargas de las dependencias para hacerlas más eficientes, sino que también se les dote de la independencia necesaria para ejecutar sus funciones con un mayor grado de transparencia y confianza.

En este orden de ideas, se observa que el Decreto 260 de 2004, adicionado y modificado por los Decretos 886 de 2007, 1601 de 2011, 823 de 2017 y 2405 de 2019, debe ser actualizado para responder a los retos y desafíos que impone la industria aeronáutica actual y por lo tanto, se requiere ajustar la estructura para que tenga un modelo de operación caracterizado por: a. correcta ejecución de procesos y responsabilidades de manera organizada, clara y eficiente; b. talento humano competente; c. innovación tecnológica de punta; y d. adecuada y suficiente gestión de seguridad operacional y de la aviación civil, que conduzcan a mejorar la atención de las necesidades de los usuarios del espacio aéreo colombiano (usuarios, transportadores, desarrolladores de aeronaves, fabricantes de piezas y



repuestos, escuelas y talleres aeronáuticos, etc.) y de todos los actores que de forma directa e indirecta tienen relación con el sector aeronáutico en general.

Por lo anterior y en cumplimiento de las funciones establecidas para el Consejo Directivo de la AEROCIVIL, de proponer al Gobierno Nacional las modificaciones de la estructura orgánica y planta de personal de la Entidad (Decreto 260 de 2004, artículo 8, numeral 6), se han ejecutado los pasos necesarios para adelantar el proyecto de rediseño institucional, que contempla, entre otras, la modificación de la estructura de la Entidad, con sustento en el correspondiente estudio técnico sometido a conocimiento del Departamento Administrativo de la Función Pública, de conformidad con lo previsto en el parágrafo 1 del artículo 2.2.12.1 del Decreto 1083 de 2015 *"Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector de Función Pública"*.

#### Razones de oportunidad y conveniencia:

Con miras a responder a los retos de crecimiento del sector aéreo en Colombia, identificados y analizados en los planes antepuestos, el proyecto de rediseño institucional exige la modificación de la estructura de la Entidad, con el fin de optimizar su funcionamiento a través de la materialización de un nuevo modelo de operación donde las funciones aeronáuticas básicas sean distribuidas entre las distintas áreas en función de los distintos roles que tiene la AEROCIVIL, así:

Función aeronáutica básica	Rol AEROCIVIL
Establecimiento de la política y regulación económica	Autoridad Aeronáutica
Autoridad y control	
Regulación técnica	
Investigación de accidentes e incidentes aéreos	Investigación de Accidentes e Incidentes
Prestación de servicios	Prestador de Servicios Aeroportuarios
	Prestador de Servicios a la Navegación Aérea
	Prestador de Servicios de Educación

Esto de forma tal que cada área o dependencia pueda actuar de manera separada e independiente conforme las normas y prácticas internacionales.

La estructura propuesta, permitirá a la entidad acoplarse para responder a los cambios y nuevas necesidades que deben satisfacerse para que en la actividad de aviación civil se alcancen los objetivos planteados con el Plan Estratégico Aeronáutico 2030, entre ellos:

- Lograr que el Estado Colombiano reconozca el carácter estratégico de la aviación civil, fortaleciendo las competencias de la autoridad aeronáutica.
- Ser una autoridad de aviación civil que la comunidad aeronáutica identifique por su capacidad de actuación y respuesta, dentro de un amplio espectro de facultades, que darán confianza a los usuarios del transporte aéreo y a la OACI.
- Contar con un centro de investigación de accidentes aéreos, con tecnología y expertos que



desarrollen autónomamente procesos de investigación, para prevenir futuros accidentes e incidentes en la aviación civil.

- Prestar los servicios de navegación aérea bajo una estructura orientada hacia el usuario y vinculada al Plan de Navegación Aérea, para el desarrollo del Sistema Nacional del Espacio Aéreo - SINEA.
- Consolidar unidades integrales prestadoras de servicios aeroportuarios descentralizadas que soporten el crecimiento del transporte aéreo en Colombia.
- Disponer de un sistema de gestión del Talento Humano que permita responder a las necesidades del Sector Aeronáutico en cantidad y calidad.
- Consolidar la investigación en los campos aeronáuticos y aeroespaciales, con el apoyo de la industria, la academia y la cadena de investigadores, integrados en un centro de investigaciones aeronáutico.
- Apropiar en el sector las mejores prácticas en seguridad operacional de la OACI, con el fin de corregir la brecha en la implementación de los elementos críticos del sistema de vigilancia de la seguridad operacional, de manera adaptativa a la aproximación de monitoreo continuo, para disminuir el perfil de riesgo de Colombia en la seguridad operacional y su gestión continua.

Los objetivos enunciados, tienen vocación de permanencia en la medida que deben cumplirse siempre que exista la aviación civil en Colombia, pues conllevan a posibilitar la prestación segura y eficiente de los servicios que hacen posible la actividad y de las demás facultades que se encuentran en cabeza de la AEROCIVIL.

Sin embargo, es importante resaltar que el último objetivo, orientado a generar suficiente capacidad de vigilancia de la seguridad operacional y de la aviación civil, también permitirá alcanzar una calificación más favorable para Colombia frente a las auditorías USOAP (*Universal Safety Oversight Audit Programme* – Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional) y USAP (*Universal Security Audit Programme* – Programa universal de auditoría de la aviación), que realiza la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI, durante las cuales se han encontrado algunas debilidades, que también han sido objeto de revisión por parte de la Agencia Europea para la Seguridad de la Aviación (EASA), consistentes en que:

- La AEROCIVIL debe crear un marco regulatorio eficiente y seguro enfocado en seguridad aérea, para propiciar el crecimiento del sector de manera segura y ordenada.
- Igualmente debe garantizar los máximos niveles de seguridad en los servicios de navegación aérea, certificación de aeropuertos, aeronavegabilidad, personal, entre otros.
- Como autoridad regulatoria de planificación estratégica debe armonizar la normatividad interna con el desarrollo normativo y tecnológico internacional.
- Como prestador del servicio de navegación aérea requiere mantenerse a la vanguardia en los procedimientos más seguros en para implementarlos en el país.
- En materia de gestión aeroportuaria continuar con el proceso de modernización a través de la inversión privada en los casos en que sea posible o gestionando directamente en aquellas terminales administradas por la Aeronáutica.

Se debe entonces tener en cuenta que Colombia es uno de los treinta y seis (36) Estados que integra el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional para el período 2019-2022, y que la próxima auditoría tendrá lugar en enero de 2021, de forma que es apremiante la necesidad de reportar sino la



superación de los hallazgos, avances palpables y contundentes hacia este objetivo, lo cual se traduce en que nos encontramos en la justa oportunidad para llevar a la práctica el rediseño de la AEROCIVIL que, se itera, comprende la modificación de su estructura a través del proyecto de decreto que precede la presente memoria justificativa.

## **2. AMBITO DE APLICACIÓN Y SUJETOS A QUIENES VA DIRIGIDO**

El ámbito de aplicación del proyecto de decreto que precede la presente memoria justificativa se circunscribe a la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – AEROCIVIL, en la medida que el proyecto busca hacer una modificación integral tanto de organización, clasificación y denominación de las dependencias que la conforman, sino también a la distribución de las funciones de cada una.

En ese orden de ideas, el Decreto aplicará en todo el territorio nacional, y también en el internacional cuando se trate de actuaciones que la Entidad o sus dependencias desarrollen fuera de Colombia, a partir de su expedición y derogará todas las normas que lo antecedan o le sean contrarias.

Los sujetos a quienes va dirigido el proyecto de norma son los servidores públicos de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

## **3. VIABILIDAD JURÍDICA**

### **3.1 Análisis de las normas que otorgan la competencia para la expedición del proyecto normativo**

El numeral 16 del artículo 189 de la Constitución Política dispone que es función de Presidente de la República, modificar la estructura de los Ministerios, Departamentos Administrativos y demás entidades u organismos administrativos nacionales, con sujeción a los principios y reglas generales que defina la ley.

A su vez el artículo 54 de la Ley 489 de 1998, establece que el Presidente de la República, al momento de modificar, la organización o estructura de los ministerios, departamentos administrativos y demás entidades u organismos administrativos, entre ellos la AEROCIVIL, debe aplicar principios y reglas que, de forma general, consisten en: 1. responder a la necesidad de hacer valer los principios de eficiencia y racionalidad de la gestión pública y evitar la duplicidad de funciones tanto a nivel interno como externo (es decir, respecto de las funciones asignadas a otras entidades públicas), 2. garantizar la debida armonía, coherencia y articulación entre las actividades que realiza cada dependencia de acuerdo a sus competencias, sin duplicidades ni conflictos, 3. asignar a cada dependencia funciones específicas, pero que en conjunto conlleven al cumplimiento de las funciones generales y realización de los fines de cada organismo, 4. adoptar una nueva planta de personal de forma que se eliminen los empleos innecesarios y se distribuyan las funciones específicas que ellos desarrollaban.

Dichos principios y reglas fueron aplicadas con especial cuidado al momento de diseñar la nueva estructura de la AEROCIVIL, por cuanto uno de los principales motivos que provocaron la



reestructuración fue el de separar de forma adecuada los diferentes roles de la Entidad, para lo cual era estrictamente necesario caracterizar cada una de las funciones según el rol desde el cual se ejerce, esto es, identificar si la función corresponde a un acto de autoridad aeronáutica, de ente investigador de accidentes, de prestador de servicios de navegación aérea, de prestador de servicios aeroportuarios o de prestador de servicios de educación, y asignarla a dependencias distintas que actúen de forma coordinada y conduzcan hacia el cumplimiento de los planes y políticas establecidas.

Por otra parte, de conformidad con el parágrafo 1 del artículo 2.2.12.1 del Decreto 1083 de 2015 *"Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector de Función Pública"*, toda modificación a la estructura de los organismos de la Rama Ejecutiva del poder público del orden nacional, como es el presente caso, debe contar con el concepto técnico favorable del Departamento Administrativo de la Función Pública - DAFP y debe haber sido sometida a un proceso de consulta con las organizaciones sindicales de la respectiva entidad.

En cumplimiento de dicha regla, la AEROCIVIL gestionó lo correspondiente ante el DAFP, de modo que este emitió *"concepto favorable para la realización de la reforma por fases, con provisión de cargos de manera gradual, sujeto a la apropiación presupuestal iniciando en el año 2021"* mediante correo electrónico del 17 de septiembre de 2020 enviado desde la Dirección de Desarrollo Organizacional; este concepto, dado el condicionamiento allí establecido, debe valorarse de forma conjunta con el hecho de que el Congreso de la República, aprobó el Presupuesto General de la Nación para el 2021, donde se ratifica el traslado de recursos por inversión a funcionamiento para que la AEROCIVIL financie la implementación del proyecto de *Fortalecimiento Institucional*, presupuesto fáctico que a su vez permitió realizar la solicitud de concepto de viabilidad técnica al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, a través del oficio 3100.007.2020030764 del 20 de octubre de 2020, que fue contestado positivamente por la mencionada cartera, a través del oficio 2-2020-067959 del 22 de diciembre de 2020.

Así mismo, la AEROCIVIL se ocupó de desarrollar el proceso de consulta, durante el cual se dio a conocer el alcance de las modificaciones o actualizaciones a las asociaciones sindicales y se escucharon e hicieron constar las observaciones e inquietudes al respecto formuladas, conforme al siguiente cronograma:

FECHA	ACCIÓN	TEMA
2 de octubre de 2019	Reunión con todas las asociaciones	Presentación del proyecto estudio de fortalecimiento institucional
2 de diciembre de 2019	Reunión con todas las asociaciones	Cómo va el Fortalecimiento Institucional: Resultados de cargas de trabajo
julio de 2020	Entrega a las asociaciones del enlace para la consulta de todos los componentes del Estudio de Fortalecimiento Institucional	Acceso a enlace para consulta del estudio
14 de julio de 2020	Presentación del proyecto de Fortalecimiento Institucional	Presentación a la comunidad, del estudio de Fortalecimiento Institucional



23 de julio de 2020	Reunión con ASINSA	Reunión para presentación del proyecto
06 de agosto de 2020	Reunión con ACOLDECA	Reunión para aclaración del alcance del estudio de fortalecimiento

También se han atendido las peticiones que diferentes asociaciones sindicales ha formulado respecto del proyecto de Fortalecimiento Institucional, mediante oficios 3105.145.2020025012 del 28 de agosto de 2020, 3100.106.20200.32562 del 4 de noviembre de 2020, 3100.106.2020032021, 3100.106.2020034003 y 3100.106.20200.33910 del 18 de noviembre de 2020, entre otros; de igual manera se publicaron para consulta los documentos del proceso de Fortalecimiento Institucional en el enlace [https://aerocivil-my.sharepoint.com/:f/g/personal/hermann\\_cuestas\\_aerocivil\\_gov\\_co/EiHFq939XsZII4FdVbgrKYBykHQOBDwbeSLptMKRhX07g](https://aerocivil-my.sharepoint.com/:f/g/personal/hermann_cuestas_aerocivil_gov_co/EiHFq939XsZII4FdVbgrKYBykHQOBDwbeSLptMKRhX07g), de modo que cualquier persona interesada pudiera acceder a estos y así participar en el proceso.

De esto se desprende que la adopción del proyecto de decreto *“Por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil”*, no solamente es jurídicamente viable a la luz de la normatividad vigente por cuanto la Constitución Política y las leyes asignaron formalmente al Presidente de la República la competencia para su expedición, sino que además esta facultad de suprema autoridad administrativa, se estaría ejerciendo con apego a los parámetros que la misma ley ha establecido para este fin y de acuerdo con el previo concepto de la entidad creada con el objeto de implementar, hacer seguimiento y evaluar la las políticas de desarrollo administrativo de la función pública, el empleo público, la gestión del talento humano, la gerencia pública.

### 3.2 Vigencia de la ley o norma reglamentada o desarrollada

El artículo 1782 del Código de Comercio, establece la existencia de la Autoridad Aeronáutica, caracterizada como el *“Departamento administrativo de Aeronáutica Civil o la entidad que en el futuro asuma las funciones que actualmente desempeña dicha jefatura”*, a la cual se le asignan funciones de autoridad (artículo 1848) y de ente investigador de accidentes (artículo 1847), entre otras.

Así mismo, mediante el artículo 47 de Ley 105 de 1993 *“Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”*, se dispuso que las funciones relativas al transporte aéreo deberán ejercerse por la AEROCIVIL, enunciando la norma en el artículo 48 las funciones de reglamentación, control, supervisión y sanción de quienes presten los servicios aeroportuarios; la de mejorar la infraestructura aeroportuaria y establecer ayudas de aeronavegación; las de autorizar, limitar o suspender rutas aéreas; prestar los servicios de aeroportuarios y de control de tránsito aéreo; la de supervisar la seguridad aérea y ejercer el control técnico; y haciendo referencia en el artículo 57 a la función de impartir capacitación a nivel profesional a través del Centro de Estudios Aeronáuticos.

El artículo 68 de la Ley 336 de 1996 dispuso que *“El Modo de Transporte Aéreo, además de ser un*





*servicio público esencial, continuará rigiéndose exclusivamente por las normas del Código de Comercio (Libro Quinto, Capítulo Preliminar y Segunda Parte), por el Manual de Reglamentos Aeronáuticos que dicte la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, y por los tratados, convenios, acuerdos prácticas internacionales debidamente adoptados o aplicados por Colombia” es decir, reafirmó lo señalado en el Código de Comercio sobre las facultades de la Entidad y además hizo referencia a la función de reglamentación técnica de la actividad de aeronavegación que le asiste.*

Ahora bien, conforme las disposiciones legales antepuestas, se estableció la estructura de la AEROCIVIL, aspecto que actualmente está reglado en el Decreto 260 de 2004 *“Por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - AEROCIVIL y se dictan otras disposiciones”*, adicionado y/o modificado por el Decreto 1601 de 2011 *“Por el cual se modifica el artículo 7 del Decreto 260 de 2004, modificado por el Decreto 886 de 2007”*, por el Decreto 823 de 2017 *“Por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) y se dictan otras disposiciones”* y por el Decreto 2405 de 2019 *“por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil).”*

### 3.3. Disposiciones derogadas, subrogadas, modificadas, adicionadas o sustituidas

Conforme lo mencionado en el acápite inmediatamente anterior, con el proyecto de decreto propuesto se estarían desarrollando los artículos 1782 del Código de Comercio, 47 de la Ley 105 de 1993 y 68 de la Ley 336 de 1996; y además se derogarían los Decretos 260 de 2004, 1601 de 2011, 823 de 2017 y 2405 de 2019.

### 3.4 Revisión y análisis de la jurisprudencia que tenga impacto o sea relevante para la expedición del proyecto normativo (órganos de cierre de cada jurisdicción)

No hay jurisprudencia con impacto relevante en el proyecto de resolución.

### 3.5 Circunstancias jurídicas adicionales

La República de Colombia aprobó mediante la Ley 12 de 1947, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional suscrito en la ciudad de Chicago en 1944, de manera que se hizo parte de la Organización de Aviación Civil Internacional - OACI, organismo creado mediante dicho Convenio para promover el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo, de modo que, al igual que los demás Estados Parte, Colombia está comprometido a dar cumplimiento a las normas y métodos recomendados por la Organización, aspecto que cobra especial relevancia para el proyecto que se promueve ya que el mismo tiene sustento, entre otras, en el ánimo de materializar las recomendaciones que se han recibido respecto de la necesidad de hacer las modificaciones que hagan falta para diferenciar con claridad y contundencia los distintos roles que hasta la fecha ha ejercido la AEROCIVIL a través de cada una de sus dependencias.

Es de mencionar también que el proyecto de decreto será sometido, por un término de 15 días calendario, a consulta pública con el objeto de recibir opiniones, sugerencias o propuestas alternativas.



#### 4. IMPACTO ECONÓMICO (Si se requiere)

La modificación de la estructura actual de la Entidad no implica un costo directo, sin embargo, ya que para el funcionamiento y correcta ejecución de las funciones a cargo de cada una de las dependencias que conformarán a la AEROCIVIL, se requiere de una planta de personal que vaya acorde, no se puede ignorar que este último aspecto si implica un impacto económico, que se expone a continuación:

El costo ordinario del sostenimiento de la planta actual de 3.279 empleos asciende a \$402'190.265.621 m/cte.; para la puesta en marcha de la nueva estructura de la entidad, que se ha de realizar por fases, se precisa contar con recursos de la vigencia 2021, 2022, 2023 y 2024.

Los demás costos de todo el proyecto de modernización están incluidos en las memorias justificativas de los decretos de planta de personal y de nomenclatura.

#### 5. VIABILIDAD O DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL (Si se requiere)

La AEROCIVIL, mediante oficio 3100.007.2020030764 del 20 de octubre de 2020, solicitó al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, conceptuar o determinar la viabilidad presupuestal de realizar la modificación de estructura, nomenclatura y planta de personal; teniendo en cuenta también que la Ley Presupuestal para el 2021, provee la asignación para los recursos solicitados para el funcionamiento por la Entidad y la puesta en marcha de la fase 1 del proyecto de Fortalecimiento Institucional.

Así las cosas, mediante oficio 2-2020-067959 del 22 de diciembre de 2020, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, entregó viabilidad presupuestal para modificación de planta de personal de la AEROCIVIL, la cual estará conformada por 3.889 cargos, con un costo anual de \$ 494.167 millones de 2020 por todo concepto en gastos de personal, calculados según el régimen salarial y prestacional vigente.

Finalmente, se menciona que la modificación de la planta de personal entrará en vigencia a partir de la publicación del respectivo decreto, *"para lo cual la provisión de los cargos que se crean, deberá hacerse de manera gradual de conformidad con las disponibilidades presupuestales y hasta la concurrencia de las apropiaciones de cada vigencia fiscal"*.

#### 6. IMPACTO MEDIOAMBIENTAL O SOBRE EL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN (Si se requiere)

No aplica

#### 7. ESTUDIOS TÉCNICOS QUE SUSTENTEN EL PROYECTO NORMATIVO (Si cuenta con ellos)

La AEROCIVIL adelantó un estudio técnico denominado Fortalecimiento Institucional entregado el año 2020, el cual obtuvo previo concepto técnico por parte del Departamento Administrativo de la Función Pública – DAFP, mediante correo electrónico del 17 de septiembre de 2020 enviado desde la Dirección de Desarrollo Organizacional, a través del cual dicha entidad menciona al Ministerio de Hacienda y



Crédito Público, lo siguiente:

*"De esta manera, el análisis presentado por la entidad, brinda los elementos necesarios para materializar las ideas de fortalecimiento presentadas en el modelo de operación, los procesos, la estructura y la planta propuesta, de modo que los costos asociados son viables de financiar para lograr la implementación efectiva de esta propuesta de la Aeronáutica Civil.*

*Con esta información, este Departamento considera que la Aeronáutica Civil reúne los requisitos exigidos en el numeral 5 del Artículo 15 de la Ley 2008 de 2019, los cuales se ven reflejados en el cuerpo y estructura del Estudio técnico elaborado y allegado a esta entidad, con sus respectivos anexos y soportes.*

*No obstante, para que este Departamento pueda emitir la viabilidad técnica correspondiente y el proceso pueda seguir su curso de aprobación ante el Gobierno Nacional, se hace necesario que sea emitida la respectiva viabilidad presupuestal desde su despacho, acorde con el enunciado del mismo artículo 15 en donde se señala que, "El Departamento Administrativo de la Función Pública aprobará las propuestas de modificaciones a las plantas de personal, cuando hayan obtenido concepto o viabilidad presupuestal del Ministerio de Hacienda y Crédito Público - Dirección General del Presupuesto Público Nacional".* (negrilla fuera del texto original)

De otra parte, el estudio técnico de fortalecimiento institucional, del cual es parte la modificación de la estructura de la Entidad, tiene sustento en los siguientes puntos:

- a. Implementar una estructura orgánica que, conforme a los objetivos establecidos en el Plan Estratégico Aeronáutico 2030 y Plan Estratégico Institucional 2018 - 2022, y con las recomendaciones hechas por la OACI y EASA, separe de forma efectiva los 5 roles asignados a la entidad: Autoridad Aeronáutica, Investigación de Accidentes e Incidentes, Prestador de Servicios de Navegación Aérea, Prestador de Servicios Aeroportuarios y Prestador de Servicios de Educación.

Creación de oficinas adicionales de analítica de datos, proyectos, de comunicaciones y relaciones institucionales y de investigaciones disciplinarias, orientadas a cumplir las funciones que también coadyuvarán al cumplimiento de las metas institucionales.

- b. El desarrollo de un nuevo modelo de operación que evolucione en función de las necesidades del sector y con la visión del Plan Estratégico Aeronáutico 2030.

**ANEXOS:**

Certificación de cumplimiento de requisitos de consulta, publicidad y de incorporación en la agenda regulatoria (Firmada por el servidor público competente –entidad originadora)	(Marque con una x)
Concepto(s) de Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (Cuando se trate de un proyecto de reglamento técnico o de procedimientos de evaluación de conformidad)	(Marque con una x)
Informe de observaciones y respuestas (Análisis del informe con la evaluación de las observaciones de los ciudadanos y grupos de interés sobre el proyecto normativo)	(Marque con una x)
Concepto de Abogacía de la Competencia de la Superintendencia de Industria y Comercio (Cuando los proyectos normativos tengan incidencia en la libre	(Marque con una x)



El futuro  
es de todos


Gobierno  
de Colombia

## FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA

competencia de los mercados)	
Concepto de aprobación nuevos trámites del Departamento Administrativo de la Función Pública (Cuando el proyecto normativo adopte o modifique un trámite)	(Marque con una x)
Otro (Cualquier otro aspecto que la entidad originadora de la norma considere relevante o de importancia)	Oficio 2-2020-067959 del 22 de diciembre de 2020 mediante el cual el Ministerio de Hacienda y Crédito Público entregó viabilidad presupuestal.

### Aprobó:

Nombre y firma del Jefe del área técnica y el Jefe de la Oficina Jurídica de la entidad originadora o dependencia que haga sus veces.

  
**LINA MARCELA MELO RODRÍGUEZ**  
Directora de Talento Humano  
AEROCIVIL

  
**JULIO CÉSAR FREYRE SÁNCHEZ**  
Secretario General  
AEROCIVIL

  
**JUAN CARLOS SALAZAR GÓMEZ**  
Director General  
AEROCIVIL

  
**CAMILO ANDRÉS GARCÍA GIL**  
Jefe Oficina Asesora Jurídica  
AEROCIVIL

Nombre y firma del (los) servidor(es) público(s) responsable(s) en la entidad cabeza del sector administrativo que lidera el proyecto normativo

**PABLO AUGUSTO ALFONSO CARRILLO**  
Jefe Oficina Jurídica  
MINISTERIO DE TRANSPORTE

Proyectó: Luz Daniela Orrego Fernández – Contratista Oficina Asesora Jurídica AEROCIVIL  
Revisó: Hermann Vicente Cuestas Cano – Contratista Dirección de Talento Humano AEROCIVIL