



El futuro
es de todos

Gobierno
de Colombia

Publicidad e informe de observaciones y respuestas de los proyectos específicos de regulación

En cumplimiento del Decreto 1081 de 2015 artículo 2.1.2.1.14. Publicidad e informe de observaciones y respuestas de los proyectos específicos de regulación expedidos con firma del presidente de la República

Datos básicos

Nombre de la entidad	Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - Aerocivil
Responsable del proceso	Lina Marcela Melo Rodríguez
Nombre del proyecto de regulación	Proyecto de Decreto de Estructura
Objetivo del proyecto de regulación	Por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil
Fecha de publicación del informe	14/02/2021

Descripción de la consulta

Tiempo total de duración de la consulta:	15 días calendario
Fecha de inicio	14/02/2021
Fecha de finalización	5/03/2021
Enlace donde estuvo la consulta pública	
Canales o medios dispuestos para la difusión del proyecto	Página web del Ministerio de Transporte
Canales o medios dispuestos para la recepción de comentarios	correo electrónico: fortaleci.institucional@aerocivil.gov.co

Resultados de la consulta

Número de Total de participantes	Uno (1)		
Número total de comentarios recibidos	Veinte (20)		
Número de comentarios aceptados	0	%	
Número de comentarios no aceptadas	0	%	
Número total de artículos del proyecto	Cincuenta (50)		
Número total de artículos del proyecto con comentarios	40	%	
Número total de artículos del provecto modificados	0	%	0%

Consolidado de observaciones y respuestas

No.	Fecha de recepción	Remitente	Observación recibida	Estado	Consideración desde entidad
1	5/03/2021	ANDRES URIBE MERINO Country Manager IATA	<p>“1. En el artículo 2. Objetivo y competencia. Consideramos que la redacción de este artículo pareciera limitar la competencia de la Aerocivil a cinco aspectos en particular, por lo que cordialmente sugerimos que la redacción del mismo no sea numéricamente sino enunciativa, de tal manera que se entienda que la competencia de la entidad es amplia y no se reduce a los aspectos enumerados. Por ejemplo, en esta redacción se queda por fuera todo lo relativo al manejo de instrumentos internacionales bilaterales y multilaterales en materia de transporte aéreo. Adicionalmente, el artículo 1776 del Código de Comercio declara a la entidad de utilidad pública.</p> <p>Adicionalmente, si bien el Centro de Estudios Aeronáuticos es una dependencia adscrita a la Aerocivil, no consideramos que ese simple hecho haga de la Aerocivil una Institución de Educación superior en el sentido estrictamente jurídico, por lo que consideramos que esta calificación sobra.”</p>		<p>Frente esta sugerencia se informa que las competencias de la entidad solo fueron organizadas de una mejor manera a lo que se refleja en los decretos 260 de 2004 y 823 de 2017. Además, se enumeran con el fin de identificar y separar de manera clara los roles de la entidad, se resaltan los cinco 5 roles y se identifica que cada uno actúe de manera autónoma dentro de la misma entidad.</p> <p>De otra parte, el tema que se cita “de instrumentos internacionales bilaterales y multilaterales” se desarrollan dentro de las funciones y actividades que realizan cada una de las secretarías misionales de la entidad en coordinación con la nueva oficina de comunicaciones y de relacionamiento institucional.</p> <p>Por otro lado se resalta que la naturaleza jurídica de la aeronáutica civil continúa siendo Unidad Administrativa Especial como lo dice el proyecto de Decreto; quien tiene condición de institución de educación superior es una dependencia de la entidad: el CEA y tiene ese reconocimiento por acto administrativo del Ministerio de Educación Nacional de nuestro país.</p>
2	5/03/2021	ANDRES URIBE MERINO Country Manager IATA	<p>“2. En el numeral 6 del artículo 3. Ingresos y patrimonio. Amablemente solicitamos la eliminación del presente numeral. Consideramos esta fuente de ingresos podría dar lugar al incremento de la apertura de procesos administrativos sancionatorios en perjuicio de las aerolíneas y demás empresas del sector.”</p>		<p>Este numeral viene redactado y vigente desde el Decreto 260 de 2004, no ha sido modificado por ser un tema netamente con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y del cual no fue considerado en el estudio de fortalecimiento institucional adelantado por esta entidad desde el año 2008.</p> <p>En Congreso de Colombia expidió la Ley 489 de 1998,</p>
3	5/03/2021	ANDRES URIBE MERINO Country Manager IATA	<p>“3. En el numeral 23 del artículo 4. Funciones de la Unidad. Afectuosamente proponemos el cambio de redacción para el numeral en cuestión de la siguiente manera: “23. Promover que se imparta entrenamiento, formación y capacitación en aeronáutica en el país de calidad”.”</p>		<p>Dado a que dentro de la Aeronáutica civil recaen cinco (05) roles y/o competencias y una de ellas es impartir entrenamiento, formación y capacitación en su calidad de institución de educación superior, es claro evidenciar que este rol es asumido por el Centro de Estudios Aeronáuticos – CEA y que el fortalecimiento institucional recomienda posicionar y resaltar a esta nueva secretaría</p>

4	5/03/2021	ANDRES URIBE MERINO Country Manager IATA	4. En el artículo 5. Estructura. El presente proyecto crea distintas direcciones y secretarías que no están consideradas en la estructura actual de la entidad. Con el propósito de ser eficientes en la generación labores consideramos pertinente que se nos aclare cuales son las diferentes entre: i) Oficina de Control Interno. ¿Cuál es la diferencia entre la oficina de control interno y la oficina de control disciplinario interno del numeral 2.7 de este artículo? Consideramos que estas dos oficinas deberían unificarse. ii) Oficina de Gestión de Proyectos. Observamos que las funciones de esta oficina son muy similares a las de la Oficina de Planeación. Consideramos que estas dos dependencias deberían estar recogidas en una sola. iii) Oficina de Analítica. Estas funciones de análisis de información podrían ser tomadas por alguna de las direcciones de la secretaría de la tecnología de la información. iv) Dirección de Operaciones de Navegación Aérea y Dirección de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea. Observamos que las funciones de estas dos direcciones son prácticamente iguales, solo que el caso de la dirección de telecomunicaciones y ayudas, se suman algunos temas relativos a infraestructura y tecnologías. Consideramos pertinente que las funciones de estas dos direcciones se podrían recoger en una sola dependencia, en aras de ser más eficientes en el manejo del recurso humano. v) Dirección de Infraestructura y Soporte de TI y Dirección de la Información y Sistemas de TI. Solicitamos.	Oficina de Control Interno vs. Oficina de Control Disciplinario Interno El control Interno (de gestión) en Colombia está regulado por la ley 87 de 1993 y es un instrumento de verificación y evaluación de la gestión de una entidad pública. Esto indica que su objeto de control es la gestión, la administración, los procesos, planes, programas de una entidad. Mientras que el control interno disciplinario está regulado por la Ley 734 de 2002 y es una rama del derecho administrativo policivo que vigila a los funcionarios públicos. El control interno vigila la entidad y el control interno disciplinario vigila a los funcionarios. Sus objetos de control no son los mismos, los requisitos de estudio y experiencia de las cabezas de esas dos dependencias no son los mismos, las normas que los regulan no son las mismas y reunir en una sola persona las dos funciones públicas, podría ocasionar nulidades procesales e incompatibilidades en el ejercicio de las funciones. Oficina de Gestión de Proyectos vs. Oficina de Planeación 1. Se evidencia diferencia de funciones en el decreto de estructura. 2. La oficina de planeación vela por la formulación, el fortalecimiento y evaluación de la implementación de las políticas gubernamentales hacia el interior y reportar su cumplimiento ante todas las instancias y la nueva oficina de gestión de proyectos pretende llevar en orden el portafolio de proyectos de la entidad para garantizar su feliz término y cumplimiento. Oficina de Analítica vs. Direcciones de la Secretaría de Tecnologías - TI
5	5/03/2021	ANDRES URIBE MERINO Country Manager IATA	5. En el artículo 6. Integración del Consejo Directivo. Cordialmente sugerimos que se incorpore un miembro de las aerolíneas para contar con la visión del sector privado en los aspectos de la industria aérea. Es importante contar con la perspectiva de los actores para aportar a la visión de país y la política pública de la aviación en Colombia. Adicionalmente, consideramos pertinente que el Parágrafo 1 del presente capítulo, la delegación debe ser limitada y se debe señalar específicamente en quien se delegaría la participación."	1. Se evidencia diferencia de funciones en el decreto de estructura. Al ser esta una entidad de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, el Consejo Directivo mantiene un enfoque público, por lo cual la mayoría de sus integrantes pertenecen a instancias del Gobierno Nacional. De igual manera, sus funciones se marcan por ser orientadas a la alineación de las estrategias, programas y proyectos de esta, lo que implica que el manejo sea ejercido desde el ámbito público. Se resalta que una de las funciones de la entidad es la de ser la autoridad aeronáutica en el país y las aerolíneas son uno de los sujetos de vigilancia de la entidad; por lo permanentes y debe enfocarse en lo técnico."
6	5/03/2021	ANDRES URIBE MERINO Country Manager IATA	6. En el artículo 9. Subdirección General. En la actual regulación las funciones de la subdirección tienen carácter técnico. En esta propuesta las funciones del subdirector son meramente de orientación, coordinación y de "relacionamiento". Se quedan por fuera elementos fundamentales como el reemplazo del director en sus ausencias temporales o permanentes y debe enfocarse en lo técnico."	Uno de los aspectos importantes del estudio del fortalecimiento institucional y que fue discutido por el equipo de expertos en compañía con el consultor, fue el reorganizar las funciones en cada uno de los roles de los cinco identificados en la entidad, es por esto, que se observa que el subdirector de la entidad dejará de realizar funciones que pertenecen a dependencias permanentes y debe enfocarse en lo técnico."
7	5/03/2021	ANDRES URIBE MERINO Country Manager IATA	7. En los Parágrafos 1 y 2 del artículo 10. Direcciones Regionales Aeronáuticas. Si bien que la razón de la creación de las direcciones regionales tiene por objetivo la desconcentración, consideramos que la creación de numerosas direcciones regionales solo carga ineficiencias en la operación de la entidad. Por tal motivo, sugerimos la eliminación de la sede Villavicencio. Adicionalmente, proponemos que desde el mismo planteamiento de las normas se establezcan con claridad cuáles son las gerencias necesarias, pues la autoridad conoce la situación actual del sector y la importancia estratégica de los aeropuertos del país."	Es de aclarar, que el número de direcciones regionales no son modificadas en esta propuesta, y que el número de gerencias aeroportuarias son de competencia del Director general de la entidad establecidas con criterios claros en necesidades del servicio y la situación geográfica del país como se determina en el numeral 26 del artículo 8 del proyecto de decreto de estructura. Nuestra Constitución Política en el artículo primero dispone que Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales. El artículo 8 de la ley 489 de 1998 indica que La desconcentración es la radicación de competencias y
8	5/03/2021	ANDRES URIBE MERINO Country Manager IATA	8. En el artículo 14. Oficina de Control Interno. Cordialmente sugerimos que las funciones de la Oficina de Control Interno y de Control Interno Disciplinario deben estar en cabeza de una sola dependencia por el propósito mismo de las funciones en aras de generar eficiencias como se mencionó en el numeral 3 de este documento."	Respuesta dada en el numeral cuarto de este oficio.
9	5/03/2021	ANDRES URIBE MERINO Country Manager IATA	9. En el artículo 15. Oficina de Gestión de Proyectos. Al igual que el punto anterior, amablemente proponemos que la oficina de gestión de proyectos debería hacer parte de la Oficina de Planeación, dado que las funciones que las dos atienden son muy similares y en los demás casos son compatibles."	Respuesta dada en el numeral cuarto de este oficio.
10	5/03/2021	ANDRES URIBE MERINO Country Manager IATA	10. En el artículo 16. Oficina de Analítica. Cordialmente sugerimos que dadas las funciones de esta oficina, se elimine esta oficina y que sus funciones sean recogidas en la Secretaría de Tecnologías de la Información, como se mencionó en el numeral 3 de este documento."	Respuesta dada en el numeral cuarto de este oficio.

11	5/03/2021	ANDRES URIBE MERINO Country Manager IATA	“11. En el artículo 17. Oficina de Control Disciplinario Interno. Observamos que las funciones de la Oficina de Control Interno y de Control Interno Disciplinario deben estar en cabeza de una sola dependencia por el propósito mismo de las funciones en aras de no generar ineficiencias.”		Respuesta dada en el numeral cuarto de este oficio.
12	5/03/2021	ANDRES URIBE MERINO Country Manager IATA	“12. En el numeral 23 del artículo 19. Secretaría de Autoridad Aeronáutica. Las aeronaves son bienes de propiedad o bajo un contrato de leasing. Así las cosas, la Autoridad no puede otorgar un “acceso irrestricto e ilimitado” a las aeronaves. Como mínimo este acceso debe ser coordinado con las aerolíneas. Por tal motivo, cordialmente se propone la siguiente redacción: “23. Otorgar a los Inspectores de la Aviación Civil la facultad de acceso irrestricto e ilimitado a las aeronaves, instalaciones y/o infraestructura aeronáutica y a la documentación, según se requiera, para el cumplimiento de sus funciones y responsabilidades en la ejecución de las actividades de inspección, con los elementos y/o equipos que sean necesarios para el cumplimiento de sus funciones, cumpliendo el debido proceso y respectivas coordinaciones con los operadores”.		Esta función se plantea a razón de los hallazgos interpuestos por la USOAP y que se plantea para otorgar que los inspectores de la aviación civil tengan un acceso irrestricto e ilimitado a las aeronaves, instalaciones y/o infraestructura aeronáutica y a la documentación en cumplimiento de sus funciones y ajeno a trámites administrativos que se interpongan al cumplimiento del debido proceso.
13 y 14	5/03/2021	ANDRES URIBE MERINO Country Manager IATA	“13. En el numeral 15 del artículo 20. Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales. Cordialmente sugerimos que se incluya en el presente numeral una mención al Convenio de Montreal, de la siguiente manera: Diseñar y ejecutar los programas de atención de las peticiones, quejas, reclamos, sugerencias y denuncias de los operadores y usuarios de los servicios aeronáuticos, de acuerdo con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), Convención de Montreal y lo relacionado con la operación de las empresas aéreas no regulares, de carga y servicios conexos.” “14. En el numeral 16 del artículo 20. Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales. Amablemente solicitamos que se aclare en qué consiste la función de intermediación de la Oficina de Transporte Aéreo -OTA con la Superintendencia de Transporte. Adicionalmente que implicaciones tiene eso para los vigilados.”		El Decreto 2405 de 2019 modificó la estructura de la OAC. Aeronáutica Civil en cual acogió lo impartido en el parágrafo 2° del artículo 25 de la Ley 1558 de 2012, establece que las reclamaciones que se susciten en desarrollo de la prestación del servicio de transporte aéreo serán resueltas por la entidad aeronáutica como única entidad competente del sector y a la Ley 1955 de 2019 por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 "Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad", en su artículo 109 dispuso que la Superintendencia de Transporte es la autoridad competente para velar por la observancia de las disposiciones sobre protección al usuario del transporte aéreo, así como para adelantar las investigaciones e imponer las sanciones o medidas administrativas a que haya lugar por las infracciones a las normas aeronáuticas en lo referente a los derechos y deberes de los usuarios del transporte aéreo, excluyendo las disposiciones relacionadas con la seguridad operacional y seguridad de la aviación civil, cuya competencia permanece en la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. Que la misma ley, en su artículo 110 otorgó a la
15	5/03/2021	ANDRES URIBE MERINO Country Manager IATA	15. En el artículo 27. Dirección de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea. Observamos que las funciones de esta dirección y del a dirección de Operaciones de Navegación Aérea son prácticamente iguales, solo que el caso de la dirección de telecomunicaciones y ayudas, se suman algunos temas relativos a infraestructura y tecnologías. Por tal motivo, sugerimos que las funciones de estas dos direcciones se podrían recoger en una sola dependencia, en aras de generar eficacias.		Respuesta dada en el numeral cuarto de este oficio.
16	6/03/2021	ANDRES URIBE MERINO Country Manager IATA	16. En el artículo 31. Dirección de Concesiones Aeroportuarias. Cordialmente sugerimos que se nos esclarezca cómo se enlaza con la presente Dirección con Agencia Nacional de Infraestructura -ANI- y la Superintendencia de Transporte -ST. En este momento existe un grupo de infraestructura y dentro de ese, otro que vigilaba a las concesiones; así mismo, la ANI se encarga de construcción, la Aerocivil del cumplimiento de requisitos técnicos operacionales y la ST controla, en ese sentido, a la Aerocivil por la infraestructura concesionada. Es importante para la industria aeronáutica entender cómo será la articulación de los diferentes entes del Estado para el normal y eficiente funcionamiento de la aviación en el país.		En el desarrollo de las funciones de la nueva Dirección de Concesiones Aeroportuarias, se despliegan la mayor parte de las funciones que se realizaban en la anterior oficina de comercialización e inversión. Ahora bien, si observamos las funciones 3 y 6, encontramos la relación y manejo que deberá existir con la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI. Y finalmente, el tema de los grupos internos de trabajo que hacen parte de la organización informal de la entidad, estos podrán a juicio y cumpliendo ciertos criterios para su creación ser creados o modificados a potestad del Director general de la entidad. Es importante mencionar que la relación que existe hoy continua y se identificada en las funciones de la nueva Dirección de Concesiones Aeroportuarias.
17	7/03/2021	ANDRES URIBE MERINO Country Manager IATA	17. En el artículo 36. Dirección de Infraestructura y Soporte de TI. Observamos que las funciones descritas en esta dirección podrían estar bajo las funciones descritas en los artículos 36.7, 37.10 ,36.8 y 37.11 del presente proyecto, las cuales son equivalentes. Consideramos que todas las funciones definidas se podrían recoger bajo una sola dirección.		Es importante mencionar, que generalmente las últimas funciones que se designan a cada dependencia son funciones llamadas transversales, lo que quiere decir que a pesar de tener la misma redacción, estas deberán ser aplicadas desde el punto de vista o actuar o visión o rol de la dependencia, Es decir, que por ejemplo si se le señala que deberán gestionar programas y proyectos, o apoyar la implementación del modelo de gestión o implementar el marco de referencia de la arquitectura

18	8/03/2021	ANDRES URIBE MERINO Country Manager IATA	18. En el artículo 49. Planta de personal. Cordialmente solicitamos que se nos aclare qué implicaciones tiene el presente Decreto en la planta de personal de la Aerocivil. El artículo en mención hace referencia en el incremento del personal como temas críticos para la operación aérea nacional tales como los controladores aéreos, bomberos aeronáuticos y técnicos. Se simplificará la planta de personal y hacer más liviana y flexible la entidad? Este incremento de costos se trasladará a los vigilados?		Se informa que a normativa vigente del Gobierno nacional obliga a publicar en página web los decretos que modifiquen la estructura de una entidad de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, sin embargo, es conocido y ampliamente difundido a toda la comunidad aeronáutica que el fortalecimiento institucional pretende no solo modificar la estructura de la entidad, sino que la propuesta propone los siguientes alcances: i. Una estructura orgánica que cumple con los compromisos establecidos en el Plan 2030, esto es una <u>separación definitiva de los 5 roles asignados a la</u>
19	9/03/2021	ANDRES URIBE MERINO Country Manager IATA	19. En el artículo 50. Vigencias y Derogatorias. Amablemente sugerimos que se debería contar con un régimen de transición que permitiera adecuar la estructura de la entidad internamente y desarrollar programas de divulgación de la nueva estructura a todos los vigilados y entidades relacionadas con la UAEAC, de tal manera que no se generen confusiones o malentendidos en el tránsito de la norma anterior a la nueva.		Es una preocupación particular la que usted amablemente plantea, sin embargo, el trámite ante el Gobierno nacional de este tipo de proyectos hace que las modificaciones de estructura, planta y nomenclatura se realicen de esta forma, dado a la cantidad de componentes, de momentos y de viabilidades que deben ser recogidas y contenidas para que las diferentes entidades del Gobierno nacional se reúnan para sancionar los mencionados proyectos.
20	10/03/2021	ANDRES URIBE MERINO Country Manager IATA	20. Sugerimos amablemente que se aproveche esta oportunidad para proponer ciertos ajustes para que el Estado colombiano de cumplimiento a compromisos internacionales adquiridos ante la Organización de Aviación Civil Internacional -OACI, en particular con la Autoridad de Investigación de Accidentes -AIG. El Anexo 13 del Convenio de Chicago establece lo siguiente:		Este aspecto es planteado desde el primer momento de iniciar el estudio técnico adelantado y fue una de las muchas premisas analizadas, sin embargo la situación actual del País no facilita la creación de una nueva organización dado a los altos costos que esta tendría no solo laborales sino físicos, por lo anterior la propuesta ante el gobierno nacional fue de dar un paso más adelante y de crear una Dirección Técnica que le reporte <u>directamente al Consejo Directivo de la entidad y no al</u>