



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)
IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXI - N° 747

Bogotá, D. C., miércoles, 31 de octubre de 2012

EDICIÓN DE 20 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariassenado.gov.co

JESÚS ALFONSO RODRÍGUEZ CAMARGO
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 065 DE 2012 CÁMARA.

por medio de la cual se modifica el artículo 148 de la Ley 142 de 1994 para la divulgación de la Constitución Política de 1991 y los Derechos Humanos.

Bogotá, D. C., 29 de octubre de 2012

Doctor

SILVIO VÁSQUEZ VILLANUEVA

Presidente Comisión Sexta

Cámara de Representantes

Ciudad.

Referencia: **Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de ley 065 de 2012 Cámara,** *por medio de la cual se modifica el artículo 148 de la Ley 142 de 1994 para la divulgación de la Constitución Política de 1991 y los Derechos Humanos*

En cumplimiento a la designación efectuada por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes y con fundamento en la Ley 5ª de 1992 (reglamento del Congreso), me permito presentar ponencia favorable para primer debate al Proyecto de ley número 065 de 2012 Cámara, *por medio de la cual se modifica el artículo 148 de la Ley 142 de 1994 para la divulgación de la Constitución Política de 1991 y los Derechos Humanos.*

I. Antecedentes

La convocatoria para la conmemoración de los 20 años de la Constitución divulgada en el salón Boyacá del Congreso de la República el día 4 de febrero de 2011 en uno de sus apartes decía “*La conmemoración de la expedición de la Carta de 1991 es un momento propicio para evaluar sus logros y limitaciones, las tareas que dejó pendiente pero también para adelantar una campaña de divulgación y pedagogía* (subrayado nuestro) *alrededor de sus mandatos, de la que permita a todos los colombianos y colombianas conocer de manera adecuada las ins-*

tituciones y los derechos que de ella emana”. Esto motivo que el 16 de febrero del 2011 se radicara en la Cámara un proyecto de ley que cumpliera estos objetivos pedagógicos y divulgativos a través de las facturas de servicios públicos, el cual se le asignó número 181 de 2011, y publicado en la **Gaceta del Congreso** número 55 del mismo año.

Este proyecto alcanzó a surtir su primer debate en la Comisión Sexta de la Cámara el día 8 de junio del 2011, en donde los tres artículos del proyecto fueron aprobados en bloque puesto que no hubo proposiciones al respecto (ver Acta número 25 de la Comisión). Y en la ponencia para segundo debate fueron recogidas las observaciones hechas por los honorables Representantes. Didier Tavera y Ciro Antonio Rodríguez (ver ponencia para segundo debate publicada en la **Gaceta del Congreso** número 95 de 2012). Desafortunadamente, el proyecto no fue discutido en la plenaria como consecuencia de las prioridades legislativas del ejecutivo y sus bancadas. Por esta razón, fue radicada nuevamente y con algunos cambios que la hacen aun más sencilla de lo que era, esta importante iniciativa pedagógica y divulgativa de la Constitución.

La autoría de este proyecto de ley es de los Senadores Mauricio Ospina, Gloria Inés Ramírez, Jorge Robledo, Alexander López y Parmenio Cuéllar, así como por los Representantes Alba luz Pinilla, Wilson Arias, Hernando Hernández, Iván Cepeda y Germán Navas Talero, y fue radicado en la Secretaría de la Cámara el 3 de agosto de 2012 y remitido a la Comisión Sexta el día 16 de agosto del mismo año. Finalmente, mediante Nota Interna número 3.6-018 de 2012, fui designado ponente para primer debate de este proyecto de ley.

II. Objeto del proyecto

No obstante el avance que en términos de cobertura educativa en todos sus niveles (básica, media y superior) ha experimentado el país en estas dos décadas de vigencia de la Constitución del 91, es innegable que todavía subsisten amplios sectores pobla-

cionales excluidos del sistema escolar y educativo en general. Por lo tanto, y de manera sintética, puedo afirmar que el objeto del proyecto es **complementar** la labor divulgativa y educativa que de la constitución hace el sistema educativo en todos sus niveles (básica, media y superior) acorde con el mandato constitucional de su artículo 41, proyectándola más allá del contexto meramente escolar en que hasta ahora se encuentra. El mecanismo propuesto apunta a que el Estado pueda cumplir con la obligación de divulgar la Constitución y empoderar a los ciudadanos con herramientas que les permitan ejercer su ciudadanía, reafirmando que la participación activa fortalece la democracia y recordando que la Constitución de 1991 fue exactamente un resultado de esta participación.

Con sustento en los derechos fundamentales de acceso a la información y a la educación, las empresas de servicios públicos deben y pueden convertirse en agentes de masificación de contenidos relacionados con la Constitución Política de 1991 y los Derechos Humanos, correspondiendo a los esfuerzos adelantados por el Estado Colombiano para garantizar la vida, la convivencia y el bienestar de la población.

Este proyecto de ley busca obtener un elevado impacto en materia de difusión de la Constitución de 1991 y los Derechos Humanos, ya que, por ejemplo, en el caso del servicio público del agua, se habla de una cobertura del 90% de los hogares colombianos, los cuales cuentan con este importante servicio público. En tal sentido, es necesario que el Estado colombiano establezca prácticas de Responsabilidad Social para que las personas jurídicas públicas y privadas que prestan servicios públicos se sumen al fin social consignado en nuestra carta política del conocimiento, práctica y difusión de los Derechos Humanos en nuestro país.

III. Estructura y contenido del proyecto

El artículo 1° del proyecto de ley especifica el objeto de la iniciativa.

En el artículo 2°, se modifica el artículo 148 de la Ley 142 de 1994; adicionándole dos párrafos que mandatan el objeto de la ley.

En el artículo 3°, dispone a quiénes corresponde acordar y coordinar los contenidos a divulgar en las facturas y un párrafo que impide sobre costos para el prestador del servicio y, por ende, al usuario.

Finalmente el artículo 4°, determina la vigencia, así como las derogatorias correspondientes.

IV. Comentarios del Ponente

Colombia tiene un nefasto record: Durante nuestra vida republicana hemos promulgado más de 30 Constituciones, y la actual, vigente desde 1991, ha soportado durante sus escasos veinte años de vida 35 reformas. Encontramos en ese hecho, en nuestra inveterada *reformitis* constitucional, una justificación, que aunque formal, entre a sojuzgar profundamente nuestra capacidad para el debate político y nuestra capacidad de abordar el cambio social, lo cual termina dando viabilidad a proyectos como este. Queremos que la norma constitucional nos lo resuelva todo. El colombiano promedio no acaba de digerir una reforma a la constitución cuando ya se le sorprende con otra. Ese hecho, esa “movilidad” excesiva de la nuestra constitución, que considero mantendrá su tendencia mientras sigamos pensando que es

la constitución la que debe moldear a la sociedad —y no al contrario— hace que el deber de divulgación de la Carta deba adquirir también esa característica de movilidad, de divulgación permanente.

Ahora bien, sin perjuicio de lo anterior, pero adentrándonos en el aspecto material a que apunta este proyecto de ley, hemos de sostener que el modelo de sociedad democrática, razón de ser del Estado Social de Derecho, implica un conocimiento por todos de los contenidos del ordenamiento constitucional, lo que significa que en la cotidianidad cualquier persona ha de estar plenamente consciente de sus derechos y deberes en procura de una convivencia ciudadana responsable. La Constitución Política no es una normatividad cuyo conocimiento pertenezca exclusivamente a un estrecho círculo de privilegiados vinculados a los centros de poder o a la dirección de los asuntos del Estado; por el contrario, el conocimiento de la Constitución es para todos, porque es normatividad democrática para el desarrollo de la misma.

De lo anterior se desprende claramente que si según la disposición del artículo 41 de nuestra Constitución es obligatorio el estudio de la Constitución y la Instrucción Cívica para todas las instituciones de educación, lo mismo que el fomento de las prácticas democráticas para el aprendizaje de los principios y valores de la participación ciudadana, también emerge como consecuencia la obligación del Estado de divulgar de la Constitución Política. En el Estado Social de Derecho la cultura ciudadana es fundamental para el desarrollo de un definido conjunto de vínculos, roles y compromisos con lo social, lo cual requiere del aprendizaje y ejercicio de especiales capacidades o virtudes. Por eso, con este proyecto contribuimos a que la ciudadanía deje de ser un “estado de pasividad” para convertirse en un reto de actividad comprometida con el proceso de construcción democrática del Estado. Aquí, la dimensión pedagógica del problema de entender realmente qué es ser ciudadano y cómo se es ciudadano es clave.

Las posibilidades de democratización que la Constitución alberga y su misma supervivencia frente a movimientos de contrarreforma como los descritos al referirnos al cúmulo permanente de transformaciones, en su mayoría funcionales al modelo social que hoy arruina al mundo, están sujetos de manera sustantiva a que los ciudadanos actuales y futuros se apropien de sus contenidos, además de reafirmar y consolidar la legitimidad democrática de su origen.

Dada la necesidad que atañe a todos los colombianos de procurar la vigencia, el desarrollo y la supervivencia de la Constitución, el deber del Estado de divulgarla es, sin lugar a dudas, anexo al derecho de todos los colombianos de mantener la supremacía e integridad de la Carta.

Finalmente, el deber de las autoridades de promover la divulgación de la Constitución, y por lo tanto la participación, no se limita al contexto escolar: En todos los ámbitos la actuación del Estado encierra una actuación pedagógica; por ello, la adopción de procedimientos democráticos como el que propone este proyecto, ha de estar siempre presente en el desempeño de las funciones de las autoridades, de todas las ramas, en todos los niveles, y en cada una de las divisiones del ordenamiento territorial.

V. Pliego de Modificaciones

Coherentemente con la justificación a este proyecto, se propone un cambio al párrafo 1 del artículo dos del proyecto, se modifica el artículo 3° y se adiciona un párrafo al mismo, tal como se relaciona a continuación **con subrayados en lo adicionado, tachado lo suprimido y su correspondiente justificación:**

Artículo 2°. Adiciónense los siguientes párrafos al artículo 148 de la Ley 142 de 1994:

Parágrafo 1°. Las facturas de servicios públicos deberán incluir mensualmente la transcripción de artículos de la Constitución Política de 1991, sus proyectos de reforma o información alusiva al texto de la misma y fragmentos de los textos originales de las declaraciones, pactos, tratados y convenciones internacionales de Derechos Humanos suscritos por Colombia.

Justificación: Es coherente con lo planteado en los comentarios del ponente en donde se resalta que sobre nuestra Constitución recaen incesantemente numerosas reformas, lo cual hace que el papel de divulgación en un contexto de promoción de participación democrática no pueda circunscribirse a simplemente informar los contenidos de la constitución vigente sino que debe constituirse en una invitación a conocer y participar oportunamente de todos los procesos que para bien o para mal intenten modificarla o contrarreformarla. La necesidad que atañe a todos los colombianos de procurar la vigencia, el desarrollo y la supervivencia de la Constitución, le dan a la divulgación de la misma un contexto amplio que se extiende hasta sus propias reformas, siendo este escenario, donde mayor importancia adquiere la participación.

Artículo 3°. *Contenidos de la información pedagógica.* Con el fin de acordar y coordinar los términos y contenidos de la información que aparecerá en cada una de las facturas de servicios públicos, confórmese una comisión especial de expertos ad honorem compuesta por un (1) delegado de las empresas prestadoras de servicios públicos domiciliarios, un (1) delegado de las universidades con amplio conocimiento en el tema constitucional, un (1) delegado de las Organizaciones No Gubernamentales de Derechos Humanos y un (1) delegado de la Defensoría del Pueblo.

Parágrafo 1°. Los contenidos acordados deben ceñirse a una redistribución de los espacios impresos de las actuales facturas. En ningún caso deben generar mas hojas impresas de las habituales, impidiendo así, algún sobre costo para los prestadores del servicio que finalmente sea trasladado al usuario.

Justificación: como lo que se quiere es aprovechar la factura de los servicios públicos para una labor pedagógica que no implique sobrecostos para el prestador ni para el usuario, la expresión “comisión especial de expertos” puede dificultar la conformación de la Comisión *ad honorem* y por eso se propone suprimirla y de paso se propone agregar esta condición, *ad honorem*, como una condición explícita para la conformación de esta Comisión.

La inclusión del párrafo se justifica por sí mismo, dada la preocupación por los sobrecostos antes referidos.

VI. Impacto Fiscal

Por tratarse de un proyecto de ley que no ordena gastos ni otorga beneficios tributarios, puede afirmarse que, de conformidad el artículo 7° de la Ley

819 de 2003, el mismo no genera costos fiscales y por lo tanto no requiere del análisis de fuentes ingreso adicionales para su financiamiento.

VII. Proposición

De conformidad con las consideraciones precedentes y los ajustes aquí propuestos, me permito presentar ponencia favorable y proponer a los honorables parlamentarios de la Comisión Sexta de la Cámara someter a primer debate, con las modificaciones consignadas en el pliego de modificaciones de esta ponencia, el Proyecto de ley número 065 de 2012 Cámara por medio de la cual se modifica el artículo 148 de la Ley 142 de 1994 para la divulgación de la Constitución Política de 1991 y los Derechos Humanos.

Cordialmente,

Wilson Arias Castillo,

Representante a la Cámara Valle del Cauca.

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 065 DE 2012 CÁMARA

por medio de la cual se modifica el artículo 148 de la Ley 142 de 1994 para la divulgación de la Constitución Política de 1991 y los Derechos Humanos.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* Esta ley tiene por objeto adoptar una medida pedagógica para divulgar la Constitución de 1991 y los Derechos Humanos a través de las facturas de los servicios públicos domiciliarios definidos en el artículo 1° de la Ley 142 de 1994, como expresión de la responsabilidad social de los prestadores de servicios.

Artículo 2°. Adiciónense los siguientes párrafos al artículo 148 de la Ley 142 de 1994:

Parágrafo 1°. Las facturas de servicios públicos deberán incluir mensualmente la transcripción de artículos de la Constitución Política de 1991, sus proyectos de reforma o información alusiva al texto de la misma y fragmentos de los textos originales de las declaraciones, pactos, tratados y convenciones internacionales de Derechos Humanos suscritos por Colombia.

Parágrafo 2°. En las facturas de servicios públicos domiciliarios que se distribuyan en comunidades con tradiciones lingüísticas propias, la información que ordena esta ley debe ser en la lengua nativa de estas comunidades.

Artículo 3°. *Contenidos de la información pedagógica.* Con el fin de acordar y coordinar los términos y contenidos de la información que aparecerá en cada una de las facturas de servicios públicos, confórmese una comisión *ad honorem* compuesta por un (1) delegado de las empresas prestadoras de servicios públicos domiciliarios, un (1) delegado de las universidades con amplio conocimiento en el tema constitucional, un (1) delegado de las Organizaciones No Gubernamentales de Derechos Humanos y un (1) delegado de la Defensoría del Pueblo.

Parágrafo 1°. Los contenidos acordados deben ceñirse a una redistribución de los espacios impresos de las actuales facturas. En ningún caso deben generar mas hojas impresas de las habituales, impidiendo así, algún sobre costo para los prestadores del servicio que finalmente sea trasladado al usuario.

Artículo 4°. Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Wilson Arias Castillo,
Representante Ponente.

COMISIÓN SEXTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE
SUSTANCIACIÓN
INFORME DE PONENCIA
PARA PRIMER DEBATE

Bogotá, D. C., 30 de octubre de 2012

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para primer debate y el texto que se propone para primer debate al Proyecto de ley número 065 de 2012 Cámara, *por medio de la cual se modifica el artículo 148 de la Ley 142 de 1994 para la divulgación de la Constitución Política de 1991 y los derechos humanos.*

Dicha ponencia fue presentada por el honorable Representante *Wilson Arias Castillo*.

Mediante Nota Interna número C.S.C.P. 3.6-043 del 30 de octubre de 2012, se solicita la publicación en la **Gaceta del Congreso** de la República.

El Secretario General,

Fernel Enrique Díaz Quintero.
* * *

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE
AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 178
DE 2012 CÁMARA

por la cual se adiciona al Código Sustantivo del Trabajo con normas especiales para las tripulaciones de vuelo y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, 30 de octubre de 2012

Doctor

RIGO ARMANDO ROSERO ALVEAR

Secretario

Comisión Séptima Constitucional

Cámara de Representantes

La ciudad

Referencia: Ponencia para primer debate al **Proyecto de ley número 178 de 2012 Cámara.**

Respetado doctor:

En cumplimiento de la designación que nos fue encomendada, presentamos la ponencia para primer debate del proyecto de ley de la referencia.

1. ANTECEDENTES DEL PROYECTO

Durante el periodo legislativo 2010-2014 fue radicado por el honorable Senador *Juan Manuel Galán Pachón*, el Proyecto de ley número 178 de 2012, *por la cual se adiciona al Código Sustantivo del Trabajo con normas especiales para las tripulaciones de vuelo y se dictan otras disposiciones.*

Reconociendo la enorme experiencia del honorable Senador *Juan Manuel Galán Pachón*, su amplia trayectoria dentro del órgano legislativo, además de su incansable dedicación y compromiso con lo social y político; ha podido plasmar un documento ejemplar y completo en beneficio de la tripulación de vuelo de nuestro país.

El Proyecto de ley número 178 de 2012 Cámara, es una iniciativa de origen parlamentario que contiene un conjunto de normas tendientes a regular el

desbalance normativo existente en lo que a jornada laboral se trata, al igual que los tiempos de descanso, tiempo libre y vacaciones que permitan avanzar en una normatividad acorde y especial a la jornada laboral de los trabajadores que se desempeñan como tripulantes de vuelo de las empresas de transporte aéreo Colombianas y establecidas en Colombia, y a los trabajadores que prestan servicios en trabajos aéreos especiales y de instrucción aérea, en el entendido de que sus labores deben garantizar las condiciones de seguridad aérea y el desarrollo comercial del sector, pero también la protección laboral de sus trabajadores y la estabilidad de sus familias.

Si se realiza una ley laboral sobre un contrato especial para los tripulantes de vuelo, se reducirá los accidentes de trabajo y las enfermedades profesionales, mejorando la vida de quienes realizan este tipo de actividades laborales.

La actual regulación jurídica es dispersa, sobrepasa los horarios de trabajo dispuestos de modo general en la ley laboral y resulta hoy además inconstitucional su modo de producción y ordenación al amparo de la nueva carta política de 1991, distinta de la legislación laboral de los demás trabajadores colombianos. Por eso la decisión de haber presentado este proyecto, es trascendental para el futuro y mejoramiento de la aviación civil de nuestro país y la evolución de la industria aeronáutica.

2. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

2.1. Situación actual de los tripulantes de vuelo de empresas colombianas y establecidas en Colombia

Para los tripulantes de vuelo trabajadores de empresas Colombianas y establecidas en Colombia el desafío laboral consigna el deber de velar por las condiciones de seguridad de este medio de transporte catalogado por nuestra legislación como un *servicio público esencial*, y en el contexto iberoamericano, como un sector estratégico para el desarrollo y la integración de las naciones. Condiciones que, a la luz de la legislación laboral vigente, se encuentran determinadas por la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil (UAEAC).

Desde inicios de la aviación civil en 1919 y hasta la expedición del Decreto-ley 2058 de 1951 (aún vigente), no ha existido en nuestro país regulación laboral alguna para las personas que prestan los servicios profesionales a favor de ella, este decreto “sustrajo del ámbito del Derecho Laboral Ordinario y del Código Sustantivo del Trabajo lo concerniente a la jornada de trabajo de los tripulantes y radio operadores¹” y dentro de sus consideraciones menciona el artículo 161 del C.S.T² que faculta al Gobierno Nacional para ordenar la reducción de la jornada de trabajo en las labores que sean especialmente peligrosas e insalubre y que por ser la aviación civil una industria que desarrolla labores peligrosas e insalubres por la particularidad de sus actividades, por el

¹ Génesis de la Resolución número 5400 de 2004 y evolución de la normatividad aeronáutica sobre tiempos de vuelo, servicio y descanso de tripulantes en Colombia. En Línea. Disponible: http://portal.aerocivil.gov.co/portal/pls/portal/!PORTAL.wwpob_page.show?_docname=6980375.PDF

² Código Sustantivo del Trabajo. artículo 161. <http://copaso.upbbga.edu.co/legislacion/Codigo%20Sustantivo%20del%20trabajo.pdf>

desgaste físico y psíquico a que se expone el personal de vuelo, merecen una regulación especial en su contrato de trabajo.

El mundo laboral actual de estos trabajadores del transporte aéreo es complejo, sus jornadas laborales están por encima de la jornada máxima legal establecida, los tiempos de descanso y tiempos libres tienen desarrollos distintos a los de cualquier trabajador colombiano, sus labores se encuentran determinadas por condiciones técnicas de seguridad aérea y por imposiciones en horarios distintos a los “husos horarios”, desencadenando una desigualdad laboral con el resto de trabajadores cuando de aplicar las normas contenidas en el Código Sustantivo del Trabajo se trata.

Lo anterior, ha llevado a la intervención administrativa por parte del Gobierno Nacional y de las instituciones encargadas de la expedición de normas aeronáuticas tales como decretos de ley, decretos reglamentarios, resoluciones y/o reglamentos aeronáuticos, los cuales tienen vacíos normativos en materia laboral en relación a los tripulantes de vuelo y desconocen el criterio tutelar del trabajador y de su familia.

En el año 2004, la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, en debido uso de sus facultades **incrementó la jornada laboral** de los tripulantes de cabina de mando y de los tripulantes de cabina de pasajeros (auxiliares de vuelo), con fundamentos netamente comerciales mediante la expedición de la Resolución número 5400 del 31 de diciembre de 2004, rebasando lo dispuesto para el órgano aeronáutico en el Decreto-ley 2058 de 1951.

Frente a esta resolución fue interpuesta demanda de nulidad y restablecimiento del derecho por parte de los tripulantes ante el Consejo de Estado. Este, mediante providencia del 12 de marzo de 2009, ordenó la suspensión provisional de dicha resolución, con razones constitucionales, y por considerar que la Aeronáutica Civil invadió facultades exclusivas del Congreso de la República, violando lo establecido en el artículo 161 del Código Sustantivo del Trabajo, y en particular la disposición que dice:

“... a. en las labores que sean especialmente insalubres o peligrosas, el gobierno puede ordenar **la reducción de la jornada de trabajo** de acuerdo con dictámenes al respecto...”

Como consecuencia de lo anterior, continúan los vacíos normativos y la ausencia de normas laborales estrictamente legales que envuelvan los derechos de los tripulantes de vuelo en un marco de equidad e igualdad frente a los demás trabajadores colombianos.

TABLA 1

La probabilidad de accidente se duplica cuando el tiempo de trabajo es superior a 10 horas y llega a ser de 5.5 veces cuando sobrepasa las 13 horas

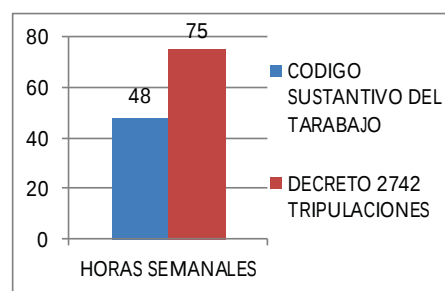
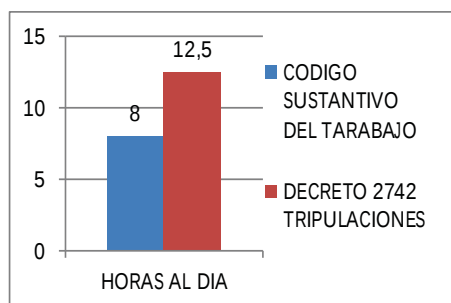
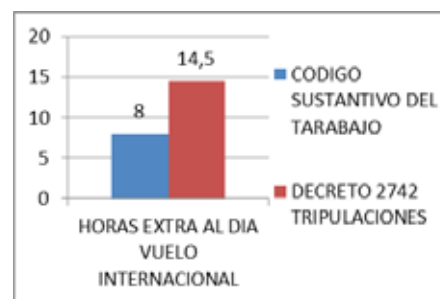
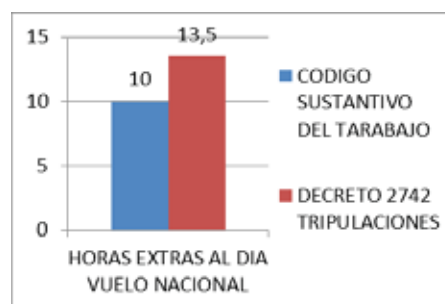


TABLA 2

La probabilidad de accidente se duplica cuando el tiempo de trabajo es superior a 10 horas y llega a ser de 5.5 veces cuando sobrepasa las 13 horas.



En efecto, el oficio o actividad desarrollada por los tripulantes de vuelo ha sido considerada a nivel mundial por la costumbre y la interpretación jurídica como una actividad de alto riesgo, por considerarse labores insalubres y peligrosas. Labores que por su desarrollo periódico, pueden llegar a causar detrimento en la calidad de vida de quienes las ejecutan comprometiendo la seguridad aérea de la comunidad viajante y terceros en superficie. Por tal motivo, la regulación aplicable a esta clase de trabajadores, debe considerar especialmente los siguientes aspectos inherentes a su función:

a) Fatiga, tensión y alteración fisiológica del organismo a causa de la naturaleza de la actividad y del campo del ciclo sueño-vigilia por la operación a través de múltiples usos horarios y cambios meteorológicos o climáticos, en especial en vuelos prolongados, que afectan a los trabajadores. En particular, se debe considerar la medicina preventiva y salud ocupacional para el descubrimiento oportuno de enfermedades y trastornos que puedan afectar las capacidades físicas, psíquicas, cognitivas e intelectuales, que pudieran tener consecuencias sobre su rendimiento y desempeño seguro, cuando desarrollen su trabajo en las aeronaves.

b) Responsabilidad directa sobre la seguridad de la vida de los pasajeros y los miembros de la tripulación.

c) Sistema de vida en el que mensualmente más de la mitad de su tiempo transcurre fuera de su hogar y su familia. Consecuencia de ello, es la imposibilidad actual de ejercer el derecho de amamantar al hijo en el período posterior al permiso posnatal.

d) Exigencias y controles periódicos de las aptitudes técnicas y médicas para prestar sus servicios.

Una de las consecuencias del incremento de la jornada laboral, fue el número de incapacidades por graves afectaciones a la salud de los tripulantes de vuelo. Según el Secretario de Seguridad Aérea de la UAEAC, en respuesta a un derecho de petición, entre 2005 y 2009, tiempo en que estuvo vigente la Resolución número 5400 de 31 de diciembre de 2004, solo en Avianca-Sam se presentaron aproximadamente 19.500 incapacidades.

La peligrosa fatiga a la que están siendo sometidos los tripulantes, genera un inminente riesgo que iría a desencadenar incidentes o accidentes, con graves pérdidas económicas y con la consecuencia de inútiles sacrificios de vidas humanas. Ya se conocen situaciones de cuasi colisiones, en buena medida provocadas por la intensidad del trabajo y la explotación de los empresarios. Es algo de lo cual deben tener conciencia los usuarios del transporte aéreo.

2.1. Breve exposición de investigaciones sobre la fatiga en las tripulaciones de vuelo

2.1.1. National Aeronautics and Space Administration - NASA (Administración Nacional Aeronáutica y del Espacio). Principles and Guidelines for Duty and Rest Scheduling in Commercial Aviation. (Principios y Directrices para la Programación de Actividad y Descanso en la Aviación Comercial).

El desarrollo tecnológico y la capacidad operativa de la Industria Aeronáutica para satisfacer el mercado 24/7 comprendido en vuelos nacionales e internacionales de pasajeros, carga y correo; y anteponiéndose a futuros accidentes e incidentes por factores humanos, impulsó a NASA (...) al desarrollo de una investigación científica con el objetivo principal de salvaguardar la Seguridad Aérea, examinado desde la perspectiva de las personas que conforman las tripulaciones de vuelo, su fisiología humana, su desarrollo con la familia y su entorno los cuales no evolucionan de la rápida manera que lo hace el sector del transporte aéreo donde presta sus servicios y la globalización de los mercados.

La *fatiga*, el *sueño*, la *fisiología circadiana*, los *turnos de trabajo*, la *somnolencia* entre otros factores que comprenden un alto riesgo para la seguridad de las operaciones aéreas, son latentes en las tripulaciones de vuelo y se convirtieron para el desarrollo de esta investigación científica en los principios básicos para el estudio que concluyó en el mejoramiento de las actuales regulaciones federales en el caso de EE.UU., una mejor programación de los tiempos de servicio para el desarrollo de la industria de la aviación y la responsabilidad compartida de todos los participantes de la industria.

2.1.2. Universidad Nacional de Colombia

La Universidad Nacional de Colombia a comienzos del año 2012 realizó un estudio sobre los riesgos ocupacionales en la aviación civil, de sus conclusiones brevemente se enuncia lo siguiente:

Múltiples factores operacionales se han relacionado a una alta probabilidad de fatiga, siendo los principales:

- El tiempo de trabajo (duty time): En un estudio realizado basado en los datos de la FAA en el año 2002, se encontró que la probabilidad de accidente se duplica cuando el tiempo de trabajo es superior a 10 horas y llega a ser de 5.5 veces cuando sobrepasa las 13 horas, incluido el tiempo de vuelo. Diversos artículos encuentran el tiempo de trabajo como uno de los factores más importantes de fatiga e incluso podría ser factor predictor. (6, 8, 9, 10, 11, 12). En Colombia, el reglamento de aviación determina que el tiempo de trabajo es de 12:30 horas por día y un máximo de 190 a 200 horas por mes (dependiendo el tipo de aeronave) y el tiempo de vuelo es de 9 horas al día, 50 horas en 15 días, 90 horas al mes, y 1000 horas al año. Esto fue modificado mediante el decreto 02742 del 2009. (RAC parte cuarta: 4.17.1.5 y 4.17.1).

- La hora del día en que se realiza la operación aérea. Existe mayor impacto de fatiga en la tripulación cuando las operaciones aéreas se realizan durante los valles circadianos y en la noche; la fatiga comienza en aumento progresivo desde la noche (vuelos nocturnos) hasta el pico máximo entre las 02 y 06 horas del día (9, 11, 12, 13).

- El número de sectores volados (piernas). Se han reportado la relación directa entre el número de piernas realizadas por el piloto durante el tiempo y la fatiga. La fatiga aumenta de acuerdo a la hora del día de ejecución de las frases críticas de vuelo y por ende la tripulación entra en un estado de estrés neurocognitivo (6, 9, 12).

- Las escalas en la programación de descanso son muy importantes por el tiempo que tiene la tripulación para dormir (debido a privación de sueño parcial). Si se hace una adecuada programación de descanso es útil para conseguir un sueño reparador y disminuir la probabilidad de fatiga. Sin embargo, el tiempo de sueño reparador se ve disminuido posiblemente por el estado psicológico de no estar en casa (5, 9, 14).

- Ritmo circadiano. La industria de aviación funciona 24 horas al día por 7 días a la semana, por lo tanto tiene la necesidad de cubrir todos los horarios por turnos, esto conlleva a que el trabajo con operaciones nocturnas u operaciones diurnas de inicio a la madrugada, tengan como consecuencia alteraciones en la calidad y la sincronización del sueño con el ritmo circadiano del individuo. El personal del medio aeronáutico puede verse también expuesto al fenómeno "*Jet-Lag*" durante los viajes transmeridionales que cruzan como mínimo 4 husos horarios (5, 6, 11, 15, 16). El tiempo de vigilia y el número de horas dormidas en el día previo son consideradas variables con valor predictivo de fatiga (14, 17, 18).

2.1.3. Organización de Pilotos Iberoamericanos

Para la Organización de Pilotos Iberoamericanos, la fatiga de vuelo es un descenso general de la personalidad en todos los niveles, que conduce a un

detrimiento proporcional en la capacidad del sujeto de realizar un determinado trabajo o de producir a través del mismo los resultados originalmente deseados.

En esta investigación definen tres tipos de fatiga: **la fatiga de vuelo aguda**, que es el estado de deterioro psicofisiológico obtenido al finalizar el vuelo, por la acción de la totalidad o parte de las causas productora de la misma y actuantes sobre el sujeto durante el vuelo. Este tipo de fatiga es considerada significativa cuando produce detrimento profesional en el personal de vuelo, por pérdida de su condición física ideal. Su sintomatología incluye impaciencia, irritabilidad, tendencia al sueño, dificultad en la concentración, incoordinación, cansancio muscular, cansancio auditivo y ocular, por lo tanto se puede considerar que este estado en alto grado afecta al individuo y es un riesgo para la seguridad del vuelo.

La fatiga acumulativa, es la fatiga aguda producida por el último vuelo de la serie, más la fatiga del vuelo inmediatamente anterior y no debidamente compensada por un periodo de descanso intermedio adecuado. La fatiga crónica, aparece cuando la condición de fatiga acumulativa se hace constante durante un periodo de tiempo más o menos largo, y es definida como la disminución de la condición del sujeto a lo largo de su espectro psiconeuro-fisiológico con múltiples secuelas patológicas como resultado de una actividad de vuelo muy intensa y sostenida durante un lapso de tiempo demasiado largo. Su sintomatología incluye: cara demacrada, irritabilidad, inestabilidad emocional, alucinaciones, insomnio, pesadillas, alteraciones de la libido, agitación, ansiedad, pérdida de la memoria, pérdida de la concentración y temblores. Dentro de los factores causales de la fatiga tenemos: a) los factores ambientales tales como la hipoxia, hipo baría, bajos índices de humedad relativa, niveles altos de ruido, vibraciones de alta y baja frecuencia, radiaciones, niveles de ozono, diseño de cabina y otros factores de tipo ergonómico. b) las cargas de trabajo que son generadoras de estrés psíquico y mental, c) las interrupciones de los ciclos biológicos del ser humano o ciclos circadianos.

2.1.4. Maternidad y lactancia en el caso de las tripulantes de vuelo

“Según estudios médicos recientes realizados por expertos en medicina de aviación las mujeres tripulantes de vuelo tienen problemas de irregularidad menstrual y dismenorrea producidos por efectos del discincronismo circadiano. Así mismo, los efectos de las radiaciones ionizantes sobre la fertilidad y generación de abortos espontáneos. También es importante decir que la hipoxia y el estrés producen amenaza de parto prematuro.

Las auxiliares de vuelo sufren un problema adicional: las alteraciones de sus parámetros menstruales y todos los trastornos que ello genera, tanto en su vida privada, como de relación”.

Por los estudios científicos realizados no caben dudas de que existe una clara relación causal entre el estrés del vuelo, la fatiga, la alteración de los ciclos circadianos y las dimensiones. Sin embargo, eso no se ha volcado todavía a la legislación laboral vigente.

Las tripulantes de vuelo en estado de lactancia, más de la mitad de su tiempo transcurren fuera de su hogar lo que ha provocado una desintegración

familiar. Consecuencia de ello, existen altos índices de divorcios, separaciones conyugales quedando la institución del matrimonio quebrantada. Es así que con esta iniciativa legislativa se pretende normalizar tal situación en aras de procurar los derechos de las niñas y los niños proporcionándoles un crecimiento adecuado y satisfactorio en los primeros años de vida.

2.2. Algunos accidentes aéreos que demuestran fatiga aérea de la tripulación de vuelo

2.2.1. 1956 - Vuelo 2 del TWA y United Airlines 718- Gran Cañón.

El *Super Constellation* de TWA y el DC-7 de United, salieron de Los Ángeles ambos dirigidos al Este, con ruta de vuelo visual (VFR). Una (1) hora y 30 minutos más tarde, debido a la poca visibilidad, y fuera del contacto con el tráfico de control aéreo las dos aeronaves hacían maniobras por separado para mostrar a sus pasajeros una mejor vista del Gran Cañón, cuando el ala izquierda y los propulsores de DC-7 impactaron en la cola del Constellation. Murieron así los 128 pasajeros a bordo de las dos aeronaves. No había ocurrido un siniestro aéreo en 47 años en Estados Unidos donde dos aviones de pasajeros colisionaran. Se requirió la inversión de 250 millones de dólares aproximadamente para el mejoramiento del sistema de controlador aéreo.

La conclusión final de la investigación de este accidente deja al mundo de la aviación la creación de una entidad gubernamental en los Estados Unidos que tenía inicialmente el nombre de “Agencia Federal de Aviación” y que cambiaron con el pasar de los años y nuevas políticas públicas en los Estados Unidos por “Administración Federal de Aviación” conocida por sus siglas en inglés FAA (Federal Aviation Administration), esta entidad realiza el control del tráfico aéreo, vigila los sistemas de controladores aéreos y administra y regula a la aviación civil de este país.

2.2.2. 1978 - United Airlines 173, Portland

El vuelo United 173, un DC-8 con 182 pasajeros a bordo, que aproximaba a Portland, Oregón, encontró un problema en el tren de aterrizaje, el cual intentaron solucionar dando 360° por un tiempo estimado de una hora cerca al aeropuerto; el avión se encontraba con insuficiente cantidad de combustible y el comandante de la aeronave tenía conocimiento de este infortunio pues fue puesto en conocimiento con anticipación por el ingeniero de vuelo a bordo.

El accidente ocurrió luego de que el DC-8, comenzara su aproximación final cuando ya no contaba con suficiente combustible, colisionando en un suburbio cercano y dejando 10 personas sin vida. La investigación deja como resultado que el origen del accidente se debió a Factores Humanos, por la postura de individualización que asumió el comandante de aeronave ante la situación de emergencia, hechos que dieron lugar a la creación CRM (Crew Resource Management) que hace referencia al concepto de gerencia, unión y comunicación del trabajo en equipo en cabina y los Factores Humanos como factores de prevención de los accidentes en la aviación.

2.2.3. 1985 - Vuelo 191 Delta, Fort Worth - Dallas

El vuelo 191 del Delta, Lockheed L-1011, transportaba 134 pasajeros a bordo, realizaba aproximación para aterrizar en el aeropuerto de Dallas de Fort

Worth, cuando fue investido por una tempestad de truenos, encontrando turbulencias escala uno y corrientes descendientes fuertes; ante el cambio del viento precipitado la aeronave perdió 54 nudos de velocidad en segundos en donde entró en pérdida, cayendo rápidamente en una autopista cerca al aeropuerto en donde colisionó con un vehículo dejando sin vida al conductor y posteriormente impactó contra tanques de agua pertenecientes al aeropuerto. 163 personas fallecieron en este accidente. Solo un accidente por viento-presión en estas circunstancias ha ocurrido en USA.

La investigación de este siniestro requirió siete años de trabajo mancomunado de NTSB -por sus siglas en inglés- (National Transportation Safety Board) (La Junta Nacional de Seguridad en el Transporte), FAA y NASA que llevó a la creación de un radar a bordo de “viento-presión” que detecta la corriente descendente, evolucionando así la ingeniería aeronáutica para tener mejor manejo de situaciones críticas con el conocimiento previo que dan los equipos en la aeronaves, este diseño fue estandarizado y muy utilizado en los aviones en los años 90.

2.2.4. 1988 - ALOHA Vuelo 243, MAUI

Aloha, vuelo 243, Boeing 737 realizaba un vuelo corto de línea, Hawái, a Honolulu, aproximadamente a 24.000 pies de altura, cuando a la aeronave se le desprendió una gran parte del fuselaje superior de la cabina de pasajeros, ocasionando despresurización y dejando prácticamente sin techo y al aire libre a las personas que se encontraban a bordo. Los pilotos contaron con que la parte restante del fuselaje mantuvo la fuerza y rigor para ser aterrizada.

Falleció una persona (auxiliar de servicio a bordo) al ser expulsado de la aeronave. La investigación de este accidente arrojó como resultado la extensa fatiga de la aeronave, y la corrosión del material, el resultado de los ciclos repetitivos de la presurización durante los más de 89.000 vuelos del avión. Implementándose un estricto control y vigilancia con el plan de investigación nacional de los aviones en estado de envejecimiento del año 1991, imponiendo requisitos y estándares de mantenimiento de aeronaves. Generando mayores estudios sobre factores de material.

2.2.5. 1994 - Vuelo 427 de Usair, Pittsburgh

El vuelo 427 de USAIR, Boeing 737, con 132 personas a bordo, *“procedente del aeropuerto internacional O'Hare de Chicago, Illinois, y con escala en Pittsburgh tenía como destino final el aeropuerto de West Palm Beach en West Palm Beach, Florida”*.

Al realizar su descenso para aterrizar en Pittsburgh, viró sin explicación a la izquierda impidiendo que la acción del piloto al presionar el pedal del timón derecho tuviese reacción y la aeronave se precipitó 5.000 pies a tierra. La resolución de este accidente se tardó aproximadamente cinco años, en donde se tuvo en cuenta la revelación de la caja negra que indicaba que el timón se había movido rápidamente a la posición todo-izquierda y se accionó el rodillo, al escuchar la no respuesta del accionar del piloto con el pedal en el timón derecho.

En este caso, una válvula atascada en el sistema del timón había hecho que el timón se invirtiera. Debido a estos errores de fabricación Boeing gastó considerables sumas de dinero para la adaptación y

mejoramiento de los diseños hechos por la compañía. La disputa en los estrados judiciales de la compañía aérea, el fabricante y la familia de las víctimas con el tema de indemnizaciones y responsabilidades civiles y penales, conllevó a que el Congreso de los Estados Unidos, publicara una regulación en donde creó para ayuda de la familia del desastre de la aviación, la llamada oficina de servicios de sobreviviente o (assistance to families and victims) en la (NTSB).

2.2.6. 1999 - Vuelo 3142 LV-WRZ de Aerolínea Argentina LAPA, Argentina

El vuelo 3142 de la Aerolínea Argentina LAPA, Boeing 737-200, el día 31 de Agosto de 1999 a las 20:54, sale de Buenos Aires con destino a Córdoba, se dirigía a efectuar el despegue de la aeronave olvidándose al piloto configurar correctamente el despegue y en el procedimiento no se extendieron los flaps. El despegue fue fallido y la aeronave colisionó en el aeropuerto Jorge Newbery dejando 65 personas muertas, mientras que 17 resultaron heridas de gravedad y otras levemente heridas, sin duda alguna es uno de los accidentes más graves de la historia de la aviación Argentina. (...) *“La Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC) determinó que “se había tratado de un error humano por parte de los pilotos al olvidar configurar el avión correctamente para el despegue”*. Y en el proceso de investigación pudieron concluir lo siguiente:

“La investigación penal abierta se centró posteriormente en probar que la organización de la empresa y la falta de controles por parte de las autoridades de la Fuerza Aérea fueron factores causales del accidente, permitiendo –por ejemplo– que el piloto volara con su licencia vencida”.

Es por ello que la acusación imputó a algunos de los máximos directivos de la empresa LAPA y a los funcionarios de la Fuerza Aérea responsables de los controles y obtuvo que la causa fuera elevada a juicio oral.

La sentencia dictada el 2 de febrero de 2010 absolvió a todos los funcionarios de LAPA procesados con excepción de Valerio Francisco Diehl (Gerente de Operaciones) y Gabriel María Borsani (Jefe de Línea de Boeing 737-200), a quienes condenó a tres años de prisión en suspenso, por considerarlos penalmente responsables del delito de estrago culposo agravado por cuanto “elevaron el riesgo permitido, al haber decidido ascender el 9 de diciembre de 1998 al piloto Weigel en el puesto de Comandante de avión B 737-200, desatendiendo las características de vuelo negativas que se presentaban en forma recurrente a lo largo de su carrera profesional, evidenciadas en su legajo técnico, las cuales se vieron reflejadas el día del accidente.

También afirmó que la orientación dada a la investigación, en cuanto a que se llevó a cabo “desde un parámetro amplio de cultura de inseguridad de la empresa, fue un error que generó un enorme despendio de esfuerzos y tiempo. Se determinó la responsabilidad de las partes (Operador-pilotos) en el accidente”.

A raíz de este infortunio se da lugar a la modificación del Decreto 671 de 2000, de la República Argentina, relativo a tiempos de servicio, tiempos de vuelo y descanso, comienza el proceso para la creación de ANAC (Administración Nacional de

aviación civil-Argentina) quitándole el control, inspección y vigilancia de la aviación civil a la Fuerza Aérea Argentina.

2.2.7. 2004 - USA, Kirksville, Missouri

Jetstream 32 el día 19 de Octubre de 2004, se disponía a realizar la aproximación, LOC/DME a la pista 32, los pilotos continuaron bajando por debajo de una MDA (Altitud Mínima de Descenso) de 90 metros (300 pies) sobre el suelo y colisionaron contra los árboles, fallecieron los tripulantes y 11 de los 13 pasajeros a bordo. En las conclusiones del informe, recientemente motivado por la NTSB, la Comisión considera que la causa probable del accidente fue la fatiga de la tripulación y procede a realizar la crítica de las regulaciones de tiempos de servicios, tiempos de vuelo y descanso de FAA, poniendo en señal de alerta futuros accidentes si no son motivados horarios más flexibles³.

2.2.8. 2009 - Vuelo 3407 operado por Colgan AIR-Continental Airlines, Newark

El Vuelo 3407 de Continental Airlines, operado por Colgan Air, la aeronave Dash-8- Q400; el 12 de febrero de 2009 partió de Newark, Nueva Jersey con destino a Buffalo, Nueva York.

La copiloto accedió a volar a pesar de no encontrarse en condiciones físicas idóneas para ello, pues la noche anterior se desplazó desde su lugar de domicilio hasta Newark, su descanso fue inadecuado porque lo hizo en un sofá del aeropuerto, y además se encontraba con síntomas de resfriado; por otra parte el comandante de la Aeronave había tenido inconvenientes con los simuladores de vuelo. La insatisfacción por los salarios de la empresa, la fatiga y la problemática de idoneidad sobre la aeronave fueron pilares fundamentales para que la tripulación actuara de forma inadecuada ante las condiciones meteorológicas desfavorables que generaron el congelamiento de los perfiles alares.

“La fatiga es comparable a conducir borracho, tiene el mismo efecto que el alcohol”, dijo Kitty Higgins de la NTSB. La fatiga y los bajos salarios han sido considerados como posibles factores en accidentes aéreos, y el tipo de vida de la copiloto de 24 años ha sido puesto como ejemplo en los debates”. (Fuente: nydailynews).

Según afirmaron voceros de la investigación llevada por la NTSB el 15 de Febrero, la aeronave volaba con piloto automático en donde posiblemente hubo sobrecarga de hielo en los perfiles alares sin que el piloto se diera cuenta. Antes de la colisión ningún tripulante dio aviso de emergencia a la torre de control. (...) “Cuando se dirige el avión manualmente se pueden reconocer antes cosas que cuando se está en piloto automático”, dijo el portavoz de la NTSB Chealander. Sin embargo, no quedó claro cuándo el piloto decidió poner el avión en piloto automático. “Si el piloto automático queda encendido y hay acumulaciones de hielo el piloto puede estar en una situación muy difícil”, afirmó el experto en seguridad de vuelo William Voss al diario “Toronto Star”, ya que el hielo modifica la forma de las alas” (...).

La aeronave se precipitó contra “el 6050 de Long Street en el suburbio de Buffalo de Clarence Center alrededor de las 22:20 EST (02-13 03:20 UTC)”. 50 personas murieron, incluyendo dos pilotos, dos azafatas, 44 pasajeros, un piloto fuera de servicio y un residente en una vivienda. “Es el accidente aéreo en los Estados Unidos más mortífero desde el accidente aéreo en 2006 del Vuelo 5191 de Comair”. Los resultados de este accidente generaron cambios drásticos por parte de la FAA en la regulación de tiempo de servicio, tiempos de vuelo y descanso de quienes cumplen funciones como personal de vuelo. Ya la NTSB había alertado a FAA de la incidencia de la fatiga en los accidentes aéreos.

En diciembre de 2011, después de una larga investigación de tres años sobre la fatiga de las tripulaciones, se expidió una nueva regulación más flexible sobre los aspectos laborales especiales de los tripulantes de vuelo. Las razones son claras no se puede anteponer el capital de las empresas y sus rendimientos económicos con la subordinación de sus trabajadores a la vida de quienes abordan la aeronave en calidad de tripulantes o en calidad de pasajeros quienes confían en la seguridad aérea de la compañía que eligieron para trasladarse de un punto a otro.

2.3.9. 2009 - Cosmos S.A. Carga. Colombia

Boeing 727-30C, con matrícula HK 4407, empresa de carga Cosmos S.A., con plan de vuelo, Bogotá-Leticia-Bogotá, saliendo de Bogotá a Leticia el día 25 de Marzo de 2009, a las 20:28 HL llegando a Leticia a las 22:03 HL. Despegó de Leticia a las 22:58 HL. De regreso a Bogotá, iniciando descenso al Aeropuerto El Dorado, es informado del cierre de este por condiciones meteorológicas teniendo que dirigirse al aeropuerto alterno (Bonilla Aragón) Hora: 00:44HL, del día 26 de marzo, a las 03:00 se informa de la apertura del Aeropuerto el Dorado, a las 3:30 HL despegó la aeronave con rumbo a Bogotá y debido al cambio de la pista asignada en la aproximación, se encuentran con una mala condición de meteorología (Nubosidad) hace una aproximación frustrada, se declara en emergencia y debe aterrizar—26 de marzo de 2009, la aeronave sufre daños en el fuselaje, (Flaps) – incrustaciones de pino. Daños a terceros en superficie.

La investigación del incidente grave, tiene como resultado la fatiga de los pilotos, recomendando al comandante de la aeronave, trabajo en técnicas para procesos de atención.

En julio del 2009 se da origen en Colombia al Decreto número 2742 por medio del cual se estructuran los tiempos de servicio, tiempos de vuelo y descanso de los tripulantes de aeronaves.

En Colombia y en el mundo se ha trabajado mucho sobre CRM (crew resource management), SMS (safety management system), FRMS (fatigue risk management system) y nuevos formatos para velar por la seguridad aérea, razón por la cual el 2011 fue considerado como el año de la seguridad aérea, bajándose los índices de accidentes aéreos a nivel mundial y las indemnizaciones por responsabilidades civiles que de estos se derivan. Así lo indica el diario *El Tiempo (Economía, Internacional, “El 2011 fue el año de la seguridad aérea en el mundo”. Edición del 06 de Enero del 2012)*. Pero aunque no se hayan presentado igual o mayor número de accidentes como

³ Disponible en: <http://www.volarenvenezuela.com/vev/modules.php?name=News&file=article&sid=1547>.

en otros años no quiere decir que Colombia pueda asegurar que estos no ocurrirán, cuando se tiene conocimiento de que existen tripulantes de aeronaves con fatiga e incluso sufren accidentes de trabajo o han desarrollado enfermedades profesionales, y que las regulaciones respecto al tema atentan en la actualidad a la vida en relación de quienes cumplen funciones como personal de vuelo.

3. IMPORTANCIA DEL PROYECTO DE LEY

Dentro del marco normativo Colombiano a partir del año 1994, se le quitó la calidad de trabajo de alto riesgo a los tripulantes de vuelo en el sector aeronáutico, desprotegiendo sus derechos fundamentales, excluyéndolos de un régimen al que sin duda alguna pertenecen, por ser el medio donde se desenvuelve la actividad ajeno a la condición primaria del hombre para trasladarse y en donde se involucra hombre, máquina y medio ambiente.

Por lo anterior expuesto, se requiere un compromiso legislativo ante la problemática enunciada, en la cual a grandes rasgos, se visualiza una serie de vacíos normativos que en realidad son parte fundamental y estructural de la seguridad aérea y de los derechos de los trabajadores.

No se puede esperar que ocurran accidentes o incidentes aéreos que sean los generadores de cambios de las regulaciones laborales aeronáuticas internas. Se debe actuar con prevención puesto que la globalización de los mercados y la práctica de nuevas economías, ha hecho del transporte aéreo un medio más accesible, el cual adquiere más responsabilidades al movilizar hoy en día mayor cantidad de viajeros en el mundo.

No hay que esperar a que nuevos accidentes aéreos como el ocurrido a Colgan Air en el 2009, por causa de la fatiga de los pilotos, se presenten para tomar medidas y realizar modificaciones en las normas laborales de los tripulantes. Caso en donde la investigación de la NTSB arrojó un estudio de fatiga en los pilotos que generó cambios positivos como los siguientes:

- a) La reducción de la jornada laboral;
- b) Las compañías aéreas, asumirán de ahora en adelante la responsabilidad de manera conjunta con sus tripulantes si estos son aptos para prestar el servicio, puesto que el anterior reglamento no se encontraba claro;
- c) Si llegara a existir un informe de no aptitud para el vuelo, se debe sacar de programación al piloto, siendo obligatorio para la aerolínea velar porque sus tripulantes no tengan signos de fatiga.

3.1. Breves argumentos de organizaciones especializadas y algunos países

3.1.1. Organización de Aviación Civil Internacional "OACI"

Para manejar la fatiga, el Estado del explotador establecerá reglamentos que determinen las limitaciones aplicables al tiempo de vuelo, periodos de servicio de vuelo, periodos de servicio y periodos de descanso para los miembros de la tripulación de vuelo. Cuando estén disponibles, estos reglamentos se basarán en principios y conocimientos científicos con la intención de asegurar que los miembros de

la tripulación de vuelo se desempeñen con un nivel adecuado de estado de alerta.

3.1.2. NASA

La NASA establece:

Periodo de servicio de vuelo extendido

Debe ser limitado a 12 horas

Periodo de servicio de vuelo estándar

No exceda de 10 horas

Periodo fuera de servicio

Mínimo 10 horas.

3.1.3. Europa

- Máximo 100 horas de jornada de trabajo en 14 días consecutivos.
- Máximo 900 horas de tiempo de vuelo en 12 meses calendarios consecutivos.
- Para jornadas de 10 a 12 horas el riesgo relativo de accidente es de más de 1.7 para todas las jornadas, y para jornadas de 13 horas o más, el riesgo relativo de accidente es 5.5 veces más alta.
- La jornada de trabajo nocturno no debe exceder 10 horas.
- La jornada de trabajo debe reducirse en 30 minutos por cada sector adicional después del primero.
- 30 minutos en un periodo de seis horas para tomar alimentos.

4. VIABILIDAD CONSTITUCIONAL

Desde una perspectiva general el articulado del actual proyecto de ley, responde al precepto constitucional en materia laboral particularmente consagrados en los artículos 25 y 53, inciso 3° de la Constitución Nacional, en armonía con los derechos también fundamentales a la vida, integridad personal, igualdad, honra, de los niños y a la salud establecidos en la misma Carta en los artículos 11, 12, 13, 21, 43, 44 y 49.

5. CONTENIDO DEL PROYECTO

La regulación sobre la jornada laboral máxima legal ordinaria, tiempo de descanso y tiempo libre de los tripulantes de vuelo que prestan sus servicios personales a las empresas colombianas y establecidas en Colombia, constituye el centro de la propuesta legislativa. Al respecto, debemos decir que se trata de un contenido de alta complejidad y que requiere atención y cuidado en su tratamiento legal.

Por una parte, se debe observar una regulación flexible en lo referente a los tiempos de vuelo, atendida la duración de los mismos y los cambios en las condiciones de seguridad y de mercado que obligan a las compañías, pero, por otra parte, el trabajador debe contar con ciertas garantías derivadas del hecho de que su contrato es un **contrato de trabajo** y la jornada es una cláusula que se pacta de común acuerdo entre las partes, por lo que su modificación debe también ser parte de un acuerdo posterior.

Para estos efectos, se propone una adición al Código Sustantivo del Trabajo Título III –Contrato de trabajo con determinados trabajadores–, mediante la creación de un capítulo compuesto por tres secciones. La sección primera desarrolla normas generales para la tripulación de vuelo, la sección segunda integra normas particulares para los contratos laborales en trabajos aéreos especiales y la sección tercera consagra otras disposiciones de carácter laboral.

Dicho Título III contiene VI capítulos distribuidos de la siguiente manera: Capítulo I Trabajadores a domicilio; Capítulo II Agentes colocadores de Pólizas de Seguros; Capítulo III Representantes, Agentes Viajeros y Agentes Vendedores; Capítulo IV Trabajadores de Notarías Públicas y Oficinas de Registro de Instrumentos Públicos y Privados; Capítulo V Profesores de Establecimientos Particulares de Enseñanza y el Capítulo VI Choferes de Servicio Familiar.

La regulación laboral de los trabajadores que se desempeñan dentro del sector aéreo como tripulantes de vuelo de empresas colombianas y establecidas en Colombia a través de un contrato especial de trabajo, tienen la ventaja de establecer las particularidades de la ocupación, pero al estar introducidas en el Código Sustantivo del Trabajo le son aplicables todas aquellas normas sobre derechos individuales y derechos colectivos que consagra el resto del Código, en tanto no sean contrarias o incompatibles con las normas especiales.

6. CONCLUSIONES

A lo largo de la exposición de motivos, se ha establecido una serie de razones, las cuales considero como Representante a la Cámara decisivas para avanzar en una regulación acorde y especial a la jornada laboral de los trabajadores que se desempeñan como tripulantes de vuelo de las empresas colombianas y establecidas en Colombia, en el entendido que sus labores deben garantizar las condiciones de seguridad aérea y el desarrollo comercial del sector, pero también la protección laboral de sus trabajadores y la estabilidad de sus familias.

Si se realiza una ley laboral sobre un contrato especial para los tripulantes de vuelo, se reducirá los accidentes de trabajo y las enfermedades profesionales, mejorando la vida en relación de quienes realizan este tipo de actividades laborales.

Es una responsabilidad social dar a quienes cumplen este tipo de funciones, una normatividad laboral especial para que puedan seguir transportando y salvaguardando la vida de la comunidad viajante, esto nace a partir de la evolución económica y social, acuerdos como el TLC, cielos abiertos, acuerdos económicos bilaterales/multilaterales, con los cuales se acrecientan frecuencias, rutas y número de pasajeros.

Así las cosas, Colombia es un punto estratégico dentro de la región y con la apertura de nuevas políticas aéreas, cielos abiertos y la evolución del mercado de transporte aéreo comercial internacional, se considera imperiosa la creación de un capítulo nuevo dentro del Código Sustantivo del Trabajo que adicione y defina la *jornada laboral máxima legal ordinaria*, los *tiempos de vuelo*, y *tiempos descanso de las tripulaciones de vuelo*. Evolucionando y proyectándose normativamente como lo exige el desarrollo legislativo en Iberoamérica, salvaguardando los derechos fundamentales, el ordenamiento interno nacional colombiano, en especial, la Constitución Política y el bloque de constitucionalidad; así como la seguridad del vuelo y la circulación aérea, considerando a su vez las funciones de los tripulantes de vuelo como una actividad de alto riesgo, tal como es considerada por costumbre a nivel mundial.

Sobre el asunto el legislador debe establecer una diferenciación clara y precisa entre las normas regu-

latorias laborales y aquellas en que la ley confiere facultades extraordinarias a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil más exactamente a su director para velar por la seguridad aérea.

La iniciativa legislativa aquí propuesta apunta a que respetando en su integridad la potestad reglamentaria la cual es de carácter técnico y administrativo de la UAEAC, se avance hacia una normalización de las condiciones laborales que rodean esta actividad. Consecuencia de ello, se menciona un acápite del fallo del Consejo de Estado - Sala de lo contencioso Administrativo – del 12 de marzo de 2009: ... “Así, por virtud de los artículos 53, 150 y 152 de la Carta Política de 1991 es competencia exclusiva del legislador primario la expedición y reforma del estatuto del trabajo y por ende la regulación de las normas laborales, entre ellas las que definen la jornada máxima laboral de los empleados en Colombia y sus descansos obligatorios, quien en el caso como el que nos ocupa, tratándose la aviación comercial de una labor peligrosa e insalubre en razón de las actividades que desempeña el personal adscrito a ella, a revestido al Gobierno Nacional de expresas facultades para ordenar la reducción de la jornada de trabajo de acuerdo a los dictámenes que se expidan por la autoridad médica o científica competente al respecto, tal como lo establece el artículo 161 del C.S.T., a quien corresponde entonces la definición de la jornada laboral del personal aeronáutico, concretamente de las tripulaciones, previo estudio y análisis del estudio.

Si bien la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil se encuentra encargada de la dirección, organización, coordinación y control de la actividad aeronáutica y del transporte aéreo en el país, y además de la expedición y modificación de los reglamentos aeronáuticos que rigen la materia, su competencia reglamentaria es netamente de carácter *técnico y administrativo* tal como se estableció en el Código de Comercio y se definió en los artículos 5° y 9° del Decreto número 260 de 2004, sin que ello implique potestad alguna para regular el régimen laboral de los pilotos, copilotos, ingenieros y auxiliares de abordaje. La única competencia que en cuanto a la jornada laboral le fue atribuida literalmente por el Gobierno Nacional –a quien compete la expedición de tal regulación–, fue la de distribuir las horas de trabajo de dicho personal durante los días, semanas y año, teniendo en cuenta en todo caso la limitación de las 90 horas de vuelo mensuales establecidas en el artículo 1° del Decreto número 2058 de 1951, por lo que cualquier regulación que exceda la potestad conferida, vulnera ostensiblemente las normas constitucionales y legales que establecen la competencia frente a la materia y por ende, es susceptible de ser suspendida...”.

Cuando un sector productivo como el transporte aéreo, no accede a normas claras en sus relaciones laborales, queda el campo abierto para la interpretación errónea o a veces indebida de sus términos; es así como para el caso que nos ocupa los tripulantes de vuelo hacen uso de su derecho de asociación y representados por un sindicato acuden a instancias judiciales para pedir la protección de sus derechos que con el cambio unilateral y de improviso de los itinerarios de vuelo que equivalen a la planificación de la jornada laboral quedan despojados, es así como en reiteradas oportunidades se han obtenido dife-

rentes fallos judiciales sobre el tema laboral y sus condiciones y calidades específicas, por lo que se hace imperiosa la necesidad de regular su contrato de trabajo y en especial la jornada laboral, tiempo de descanso y tiempo libre que garanticen a los tripulantes mantener una mínima constante presencia en su grupo familiar.

7. PLIEGO DE MODIFICACIONES

Las modificaciones que se presentan para la ponencia de **primer debate** del proyecto de ley, corresponden a la métrica laboral actual que comparado con la legislación internacional no corresponde a lo allí estipulado.

De forma particular, se realizaron las siguientes modificaciones:

En el artículo 20, se realizó una precisión en las horas de jornada laboral en vuelo y las horas de descanso que debe tener la tripulación para la recuperación de la fatiga y precaver la seguridad aérea así:

Artículo 20. Tiempo de descanso. El tiempo de descanso es el necesario para recuperarse de la fatiga y precaver la seguridad aérea. Los tripulantes estarán libres de toda subordinación, y el empleador se abstendrá de interrumpirlo. El tiempo de descanso se regulará según duración de la jornada en vuelo.

Horas de Jornada laboral en Vuelo	Horas de Descanso
6	10
7	11
8	12
9	13
10	14
10:01 en adelante	El doble de la jornada laboral en vuelo sin exceder de 24

Para los tripulantes de helicópteros el descanso luego de una jornada en vuelo o como reserva de vuelo será de doce (12) horas.

8. PROPOSICIÓN

Por las anteriores consideraciones y con base en lo dispuesto por la Constitución y la ley, propongo a los honorables Representantes de la Comisión Séptima Constitucional Permanente dar **primer debate** favorable al **Proyecto de ley número 178 de 2012**, por la cual se adiciona al Código Sustantivo del Trabajo con normas especiales para las tripulaciones de vuelo y se dictan otras disposiciones. Con pliego de modificaciones.

Cordialmente,

Rafael Romero Piñeros, Carlos Enrique Ávila Durán, Representantes a la Cámara, Ponentes.

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 178 DE 2012

por el cual se adiciona al Código Sustantivo del Trabajo con normas especiales para las tripulaciones de vuelo y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

SECCIÓN I

Contrato de Trabajo con Tripulaciones de Vuelo

Artículo 1º. Adiciónese un capítulo al Título III del Código Sustantivo del trabajo que regula el con-

trato de trabajo con determinados trabajadores. Este capítulo quedará codificado como Capítulo VII.

Artículo 2º. Aplicación. Las normas de la presente sección se aplicarán a los Tripulantes de Vuelo que sean trabajadores de Empresas Colombianas y establecidas en Colombia.

De igual forma se aplicarán en lo que sea pertinente a los trabajadores que presten servicios en trabajos aéreos especiales e instrucción aérea, salvo las disposiciones de carácter particular y prevalente que para ellos se dictan en la sección segunda y tercera de esta ley.

Artículo 3º. Tripulación y Tripulantes.

Tripulación. Se entenderá por tripulación todo el personal de vuelo a bordo de la aeronave, contratado directamente por la empresa aérea a la que presta sus servicios, especializado y que posea la respectiva licencia de la Autoridad Aeronáutica Colombiana, a quien se le asigna obligaciones para la operación segura de la aeronave.

La Tripulación incluye los siguientes trabajadores:

Tripulación de Vuelo. Integrada por los tripulantes de cabina de mando y los tripulantes de cabina de pasajeros.

Tripulación de Cabina de Mando. Integrada por aquellos miembros de la tripulación que prestan servicios esenciales para la operación de la aeronave, durante el vuelo, esto es, los pilotos, copilotos, instructores, navegantes, ingenieros de vuelo y radiooperadores.

Tripulación de Cabina de Pasajeros. Integrada por aquellos miembros de la tripulación que prestan servicios esenciales para la seguridad de la comunidad viajante, esto es los auxiliares de servicios a bordo.

Tripulante adicional. El tripulante que por disposición de la Empresa se traslada en una aeronave de la misma o de otra empresa, de una localidad a otra, para cumplir su jornada laboral con el fin de prestar servicios esenciales en una aeronave como tripulante efectivo, para regresar a su base o para desempeñar una asignación de la escuela de operaciones, escuela de tierra, entrenamiento en simulador de vuelo o entrenamiento de vuelo.

Tripulación de Relevé. Número adicional de tripulantes que deben estar a bordo para los vuelos continentales e intercontinentales con el fin de permitir relevos durante el vuelo y asegurar que ningún tripulante exceda la jornada laboral de vuelo, ni el máximo tiempo de vuelo.

Parágrafo. Otros Tripulantes. Cuando para un determinado vuelo o vuelos se requiera la presencia de un técnico de mantenimiento y/o un despachador a bordo de la aeronave y demás personal que cumpla labores o funciones durante el desarrollo del vuelo serán considerandos parte de la tripulación.

Artículo 4º. Nacionalidad. Toda empresa colombiana de aviación y las que se establezcan en Colombia debe ocupar tanto tripulación de cabina de mando como tripulación de cabina de pasajeros de nacionalidad colombiana cada una en proporción no inferior al 90%. Esta misma norma se aplica a las empresas extranjeras que tengan establecida agen-

cia, sucursal u operaciones en Colombia, con respecto a los trabajadores adscritos a éstas. En todo caso el Comandante de la aeronave será de nacionalidad colombiana.

Artículo 5°. *Jornada Laboral*. La duración de la jornada máxima legal ordinaria de trabajo de los tripulantes será de ocho (8) horas diarias, las horas adicionales se consideran horas extras. No obstante, la jornada laboral total que cumplan los tripulantes de vuelo no podrá superar ciento sesenta (160) horas en el mes calendario y mil setecientas sesenta (1760) horas en un año calendario, salvo que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, por razones de seguridad aérea, determine establecer una jornada menor. La jornada laboral de las tripulaciones se podrá cumplir en vuelo o en tierra.

En toda jornada laboral, en vuelo nacional que se programe iniciando entre las 15:00 y las 17:59, esta se reducirá en una (1) hora y, en dos (2) horas en caso de iniciarse entre las 18:00 y las 03:00 del día siguiente. En el caso de vuelos continentales e intercontinentales programados entre las 15:00 y las 03:00 del día siguiente, la jornada se reducirá en una (1) hora.

Parágrafo 1°. El parágrafo del artículo 161 de este código se cumplirá estrictamente en el caso de la jornada laboral de las tripulaciones de vuelo.

Parágrafo 2°. Cuando un trabajador se encuentre en cualquiera de las condiciones de tripulante definidas en el artículo tercero anterior, se entenderá que está prestando personalmente el servicio dentro de su jornada laboral.

Parágrafo 3°. Cuando por disposición del empleador y por eventualidades de orden aeronáutico u operativo, el tripulante deba trasladarse de un lugar a otro con el fin de cumplir con sus funciones, este tiempo se contará como parte de la jornada laboral.

Artículo 6°. *Aplicación de la Jornada Laboral*. Cuando se haga referencia a la Jornada Laboral de los Tripulantes, el día, la semana, la quincena, el mes y el año se contabilizarán de acuerdo con el calendario. El trimestre se refiere a 90 días calendario. La medida del tiempo es la hora colombiana.

Artículo 7°. *Jornadas Laborales continuas*. El tripulante realizará máximo cuatro (4) Jornadas laborales, en cuatro (4) días calendario consecutivos, debiendo descansar un (1) día calendario o iniciar un periodo de tiempo libre. El máximo de vuelos consecutivos es de tres (3) cuando la jornada laboral se inicia antes de las siete 07:00. El máximo de vuelos consecutivos es de dos (2) cuando la jornada laboral se inicia después de las 18:00. Ningún tripulante puede tener más de una Jornada en vuelo en el mismo día calendario.

Artículo 8°. *Inicio y finalización de la Jornada laboral*. La jornada laboral de los tripulantes empieza a contarse una hora y media (01:30) antes de los vuelos continentales e Intercontinentales y una (1) hora antes de los vuelos nacionales. La jornada laboral de las tripulaciones termina treinta (30) minutos después de la apertura de las puertas al finalizar el último vuelo.

En el caso de tripulantes de helicópteros, la jornada laboral termina treinta (30) minutos después que se detienen completamente la planta motriz y los rotores, al finalizar el último vuelo.

Artículo 9°. *Jornada laboral en vuelo*. La Jornada en vuelo es el tiempo dedicado por la tripulación de la aeronave a la preparación, a la prestación de servicios para el vuelo y a su finalización operativa y administrativa. Esta prestación origina un descanso obligatorio para el tripulante antes de iniciar una nueva jornada laboral. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 5 anterior ningún tripulante sea efectivo o de relevo podrá exceder en caso alguno ocho (8) horas de jornada de vuelo continuas o discontinuas en cumplimiento de sus obligaciones para la operación de la aeronave dentro de la jornada laboral ordinaria.

Artículo 10. *Jornada en vuelo nacional, continental e intercontinental*. La jornada en vuelo nacional y la jornada en vuelo continental, incluidas las horas de trabajo suplementario, no podrán superar diez (10) horas continuas de prestación personal del servicio. Además, se incluirá tripulación de relevo exclusivamente en el caso de preverse que en vuelos continentales de ida al destino programado, exceda las diez (10) horas.

La jornada en vuelo intercontinental, incluido el trabajo suplementario, no podrá superar diez (10) horas continuas de prestación del servicio y obligatoriamente la aeronave deberá llevar a bordo tripulación de relevo. En el caso de vuelos intercontinentales de hasta catorce (14) horas, la tripulación de cabina de mando estará integrada por tres (3) pilotos y por dos (2) ingenieros de vuelo cuando lo requiera la aeronave, y para jornadas en vuelo entre catorce (14) horas y hasta dieciocho (18) horas, la tripulación de cabina de mando estará integrada por cuatro (4) pilotos y por tres (3) ingenieros de vuelo cuando lo requiera la aeronave. En estos dos casos, la aeronave deberá llevar a bordo la adecuada tripulación de relevo para la prestación de servicios de cabina de pasajeros.

Cuando un tripulante ya haya iniciado la prestación de su servicio en un vuelo nacional o continental no podrá serle esta modificada a jornada en vuelo intercontinental.

Artículo 11. *Tiempo de Vuelo*. El tiempo de vuelo es el que transcurre desde el momento en que la aeronave cierra sus puertas con el propósito de despegar, hasta que se detenga el sistema propulsor y la puerta de la aeronave haya sido abierta.

En el caso de tripulantes de helicópteros el tiempo de vuelo termina en el momento en que se detienen completamente la planta motriz y los rotores al finalizar el último vuelo.

El tiempo de vuelo excepcionalmente podrá ampliar la jornada laboral cumplida en vuelo dispuesta en el artículo anterior en caso de actividades de búsqueda, rescate, asistencia y salvamento o con el fin de proporcionar socorro en caso de calamidad pública.

Artículo 12. *Limitaciones al Tiempo de Vuelo*. Las limitaciones a la jornada laboral en vuelo dispuesta en los artículos 9° y 10 anteriores, estará además limitada por los siguientes máximos de tiempos de vuelo:

1. El tiempo de vuelo máximo diario de las tripulaciones de vuelo será de ocho (8) horas de vuelo.

2. El tiempo de vuelo máximo semanal de las tripulaciones de vuelo será de treinta (30) horas de vuelo.

3. El tiempo de vuelo máximo quincenal de las tripulaciones de vuelo será de cuarenta y cinco (45) horas de vuelo.

4. El tiempo de vuelo máximo mensual de las tripulaciones de vuelo será de ochenta y cinco (85) horas de vuelo.

5. El tiempo de vuelo máximo trimestral de las tripulaciones de vuelo será de doscientas cuarenta (240) horas de vuelo.

6. El tiempo de vuelo máximo anual de las tripulaciones de vuelo será de novecientas (900) horas de vuelo.

7. En monomotores con un (1) piloto, el tiempo máximo de vuelo es de siete (7) horas diarias, setenta y cinco (75) horas al mes y ochocientos veinticinco (825) horas al año.

En general, el tiempo de vuelo máximo para tripulaciones de trabajos aéreos especiales se registrará por las siguientes reglas:

1. El tiempo de vuelo máximo diario con carga externa eslinga corta y eslinga larga, sísmica, apoyo a sísmica, sismográfica, geofísica, magnetometría y sísmica 3D, se limitará a cuatro (4) horas diarias para tripulaciones con un (1) Piloto y de seis (6) horas de vuelo con dos (2) pilotos.

2. El tiempo de Vuelo máximo quincenal de las tripulaciones de vuelo será de treinta y dos (32) horas de vuelo.

3. El tiempo de Vuelo máximo mensual de las tripulaciones de vuelo y de sesenta y cuatro (64) horas de vuelo.

4. El tiempo de Vuelo máximo trimestral de las tripulaciones de vuelo será de ciento ochenta (180) horas de vuelo.

5. El tiempo de Vuelo máximo anual de las tripulaciones de vuelo será de seiscientos sesenta (660) horas de vuelo.

Además de lo anterior para tripulantes de helicóptero se establece lo siguiente:

1. En caso de vuelo diurno el tiempo de vuelo máximo será de seis (6) horas de vuelo con un (1) piloto y de ocho (8) horas de vuelo con dos (2) pilotos.

2. En caso de vuelo nocturno el tiempo de vuelo máximo será de cinco (5) horas de vuelo con un (1) piloto y siete (7) horas de vuelo con dos (2) pilotos.

3. En caso de vuelo mixto el tiempo de vuelo máximo será de cinco horas treinta minutos (5:30) horas de vuelo con un (1) piloto y con dos (2) pilotos y siete horas treinta minutos (7:30) horas de vuelo.

Artículo 13. Jornada laboral en tierra. Se considera que un tripulante cumple la jornada laboral en tierra cuando desempeña funciones relativas a reserva de vuelo, escuela de operaciones, entrenador, simulador de vuelo, entrenamiento de vuelo e instrucción de escuela de tierra o cuando se encuentra en disponibilidad. Igualmente constituyen parte de la jornada laboral en tierra las prácticas periódicas de

evacuación en tierra y en agua y los cursos y tareas presenciales o virtuales que programe la autoridad aeronáutica y/o el empleador.

Artículo 14. Jornada laboral en tierra como reserva de vuelo. Las tripulaciones de vuelo estarán obligadas a encontrarse disponibles por instrucciones del empleador para cumplir una jornada laboral en vuelo con el fin de reemplazar a otro miembro de la tripulación ya designado o en casos semejantes.

Parágrafo. Se prohíbe asignar una jornada laboral como reserva de vuelo que resulte consecutiva con otra en tierra, establecerla dentro del tiempo de descanso del tripulante y continuar en calidad de reserva después de ejecutar un vuelo. Se programarán reservas especiales para los vuelos programados entre continentes.

La disponibilidad se prestará en el lugar de residencia del tripulante o en el aeropuerto de la base de residencia, en cuyo caso el empleador deberá contar con instalaciones apropiadas y con facilidades para el reposo horizontal de las tripulaciones que cumplen la jornada laboral como reserva de vuelo.

Artículo 15. Jornada laboral en tierra para escuela de operaciones. El tiempo total de las jornadas de tierra para la escuela de operaciones no podrá exceder de siete (7) horas y serán programadas en los días hábiles del mes calendario. Las jornadas en tierra para escuela de operaciones.

Artículo 16. Jornada laboral en tierra para entrenador, simulador de vuelo y entrenamiento de vuelo. La jornada en tierra para entrenador, simulador de vuelo y entrenamiento de los tripulantes de vuelo se desarrollará así:

1. Cuando se programe en un mismo día calendario entrenamiento de vuelo, escuela de operaciones o simuladores de vuelo, el entrenamiento de vuelo no podrá ser al final de la jornada laboral.

2. El entrenamiento en simulador de vuelo que no sea chequeo o entrenamiento en el avión o helicóptero, debe ser programado en períodos diferentes a las jornadas en vuelo y de reserva de vuelo.

3. La jornada para vuelo de prueba de avión, helicóptero o entrenamiento de vuelo para pilotos, e ingenieros de vuelo, no podrá exceder de cuatro (4) horas.

4. Las horas de vuelo de las jornadas de simulador de vuelo se computarán dentro del límite de ochenta y cinco (85) horas mensuales.

5. En la jornada para un vuelo de prueba que no sea superior a dos (2) horas, la tripulación podrá ser programada para vuelo, siempre y cuando no sean sobrepasadas las limitaciones de Jornada en vuelo y tiempo de vuelo correspondientes al día calendario.

Artículo 17. Jornada en tierra para Instrucción de escuela de tierra. El tiempo total de las jornadas de tierra para la escuela de tierra no podrá exceder de siete (7) horas que se programarán en días hábiles del mes calendario.

Artículo 18. Jornada laboral como tripulante adicional. La jornada laboral que se cumpla en vuelo o en tierra en calidad de tripulante adicional será la misma de la tripulación efectiva. Esta jornada será remunerada de igual forma que en la jornada laboral de la primera.

Artículo 19. *Itinerario de Trabajo.* El itinerario de trabajo es el instrumento de planificación de las jornadas en turnos de trabajo de los tripulantes de vuelo durante un mes calendario. El empleador debe enviar mensualmente, a los tripulantes y a la autoridad aeronáutica este itinerario cinco (5) días antes de iniciarse su ejecución y entrará en vigencia el primer día del mes programado. Una vez fijado, la variación de este Itinerario sólo podrá ocurrir si hay consentimiento y aceptación expresa del tripulante.

Quando el cambio de un itinerario de trabajo implique reducción en el número de horas inicialmente asignado, el tripulante tendrá derecho a que se le remunere de conformidad con las horas originalmente programadas; si el cambio implica un número superior de horas, estas últimas deberán ser pagadas adicionalmente.

Si el cambio de un Itinerario de trabajo implica disminución o pérdida de viáticos, el tripulante tendrá derecho a los originalmente programados. No será considerado cambio de Itinerario de trabajo aquella alteración producto de la solicitud del propio tripulante.

Si los itinerarios de trabajo implicaren la prestación de servicios durante días feriados, el empleador deberá otorgar los respectivos descansos compensatorios adicionales dentro de los siguientes treinta (30) días, pudiendo, con todo, acordarse su compensación en dinero, pero con un recargo no inferior al señalado en el artículo 179 numeral 1 del Código Sustantivo del Trabajo.

Artículo 20. *Tiempo de descanso.* El tiempo de descanso es el necesario para recuperarse de la fatiga y precaver la seguridad aérea. Los tripulantes estarán libres de toda subordinación, y el empleador se abstendrá de interrumpirlo. El tiempo de descanso se regulará según duración de la jornada en vuelo.

Horas de Jornada laboral en Vuelo	Horas de Descanso
6	10
7	11
8	12
9	13
10	14
10:01 en adelante	El doble de la jornada laboral en vuelo sin exceder de 24

Para los tripulantes de helicópteros el descanso luego de una jornada en vuelo o como reserva de vuelo será de doce (12) horas.

Artículo 21. *Tiempo de Alimentación.* Dentro de cada jornada en vuelo los tripulantes dispondrán en tierra de un tiempo intermedio de al menos de sesenta (60) minutos para la respectiva alimentación. El empleador programará este tiempo en los itinerarios correspondientes. En lo demás, se aplicará lo dispuesto en el artículo 167 de este Código.

Artículo 22. *Descanso después de un aterrizaje e intervalos.* Todo tripulante de vuelo tendrá derecho a diez (10) minutos liberados de toda función en tierra entre cada aterrizaje y cada despegue.

A un tripulante no se le podrán programar vuelos con intervalos de más de tres (3) horas entre la llegada y la salida de cada uno de ellos. Pasadas las tres (3) horas, quedará relevado de sus funciones e iniciará su tiempo de descanso.

Esta norma no es aplicable en el caso de los tripulantes de helicóptero.

Artículo 23. *Tiempo libre.* Todo tripulante tendrá derecho a nueve (9) días calendario de tiempo libre de toda subordinación organizados en tres (3) periodos iguales que se distribuirán entre las jornadas laborales programadas en el itinerario de trabajo, y que disfrutarán en la base de residencia de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 7º y 19 de esta ley. La variación de estos periodos sólo se puede llevar a cabo con el consentimiento expreso del tripulante. Los días de tiempo libre podrán ser acumulados. En caso de disfrute de vacaciones estos días libres serán proporcionales al número de días faltantes para cumplir el mes calendario. Las incapacidades médicas certificadas no se computarán como tiempo libre.

El tiempo libre de los tripulantes de helicóptero será de ocho días calendario en la base de residencia, disfrutables entre las jornadas laborales programadas en el itinerario de trabajo.

Parágrafo. Los tripulantes gozarán del descanso dominical, a lo menos dos (2) veces en cada mes calendario. Uno de ellos debe comprender los días sábado y domingo.

Artículo 24. *Comisiones de servicio.* El empleador reconocerá al tripulante los viáticos a que haya lugar cuando se encuentre por fuera de su base de residencia y proporcionará el transporte entre aeropuerto, el lugar de alojamiento y viceversa. Salvo aceptación expresa del tripulante las comisiones de servicio no podrán ordenarse por un término superior a nueve (9) días calendario. La presente norma no aplica para los tripulantes vinculados para trabajos aéreos especiales y helicópteros quienes se regularán de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 30 de la sección segunda de esta ley.

Artículo 25. *Vacaciones.* Todo tripulante tendrá treinta (30) días calendario de vacaciones al culminar un (1) año de prestación del servicio y debe hacer uso de ellas al no ser acumulables ni poder ser reconocidas en dinero. Para su disfrute, el tripulante deberá ser notificado como mínimo con treinta (30) días calendario de antelación al vencimiento del año de trabajo. Si el tripulante suma dieciocho (18) meses sin salir a vacaciones el empleador las decretará unilateralmente y de inmediato.

Los días de descanso contemplados en el artículo 24 inmediatamente anterior y las horas de reserva de vuelo no podrán imputarse a las vacaciones anuales ni aún con consentimiento del tripulante.

La programación de las vacaciones de los tripulantes, debe ser enviada semestralmente por el empleador a la Autoridad Aeronáutica.

Artículo 26. *Reglas especiales para el descanso remunerado en la época del parto.*

1. Toda tripulante en estado de embarazo tiene derecho a una licencia remunerada de seis (6) semanas antes del parto, la remuneración que reciba durante esta licencia debe ser el promedio de lo recibido por todo concepto durante los tres (3) últimos meses a la licencia.

2. Toda tripulante en estado de embarazo tiene derecho a una licencia posnatal remunerada de dieciséis (16) semanas, la remuneración que se les asigne se calculará en la forma dispuesta en el numeral uno (1) de este artículo. La licencia se extenderá en dos (2) semanas adicionales, en caso de niños prematuros, enfermedad grave de la madre diagnosticada por el médico tratante o parto múltiple.

Artículo 27. *Lactancia*. Toda madre tripulante tiene derecho a un mes (1) más de licencia remunerada en las mismas condiciones de remuneración consagradas en el artículo 26 de esta ley al terminar el periodo postnatal, dadas las características de su labor.

SECCIÓN II

Disposiciones particulares para los Contratos Laborales en Trabajos Aéreos Especiales

Artículo 28. *Trabajos aéreos especiales*. Constituyen trabajos aéreos especiales aquellas actividades aéreas, prestadas en aviones y helicópteros debidamente acondicionados, tales como aviación agrícola, aerofotografía, aerofotogrametría, geología, geofísica, magnetometría, sísmicas terrestres y marítimas, apoyo a operaciones sísmográficas terrestres y marítimas, apoyo logístico a las Fuerzas Armadas, transporte de valores, trabajos con carga externa con eslinga larga y corta, operaciones costa afuera, construcciones, redes eléctricas, búsqueda, salvamento, ambulancia aérea, publicidad aérea, apoyo a operaciones petroleras de búsqueda, exploración y extracción, conducción y vigilancia de gas, petróleo y sus derivados y transporte de mercancías especiales o peligrosas.

Artículo 29. *Jornada Laboral*. Además de lo dispuesto en el artículo 5° de esta ley, la jornada laboral de los tripulantes de trabajos aéreos especiales se regirá por las siguientes reglas:

1. El tripulante prestará sus servicios por un máximo de ocho (8) jornadas laborales ininterrumpidas y continuas.
2. El tripulante prestará el servicio máximo por una Jornada laboral en el mismo día calendario.
3. Los despegues y aterrizajes, o enganches y desenganches de carga externa no podrán exceder de 25 en dos (2) horas. Cuando los aterrizajes y despegues, o enganches y desenganches de carga externa excedan de quince (15) por hora, el tripulante deberá descansar durante al menos 30 minutos cada dos (2) horas.
4. El tiempo que utilice el tripulante por cualquier medio de transporte a un lugar de trabajo diferente al de su residencia, dispuesto por la empresa contratante, se computará como jornada laboral.

Artículo 30. *Jornadas Laborales continuas*. De acuerdo con lo dispuesto en el numeral uno (1) del artículo inmediatamente anterior, el tripulante realizará máximo ocho (8) Jornadas laborales, en ocho (8) días ininterrumpidos y continuos, debiendo descansar ocho (8) días calendario o iniciar un periodo de tiempo libre. Ningún tripulante puede tener más de una Jornada en vuelo en el mismo día calendario.

SECCIÓN III

Otras Disposiciones

Artículo 31. *Reposo horizontal*. Para la efectividad de lo dispuesto en el artículo 10 de esta ley, en los vuelos intercontinentales y continentales allí definidos, la tripulación en vuelo y la tripulación de relevo deberán descansar a bordo de la aeronave con reposos horizontal en condiciones confortables y en forma rotativa. Dicho reposo se computará como tiempo de vuelo para todos sus efectos.

El Comandante de la aeronave distribuirá los periodos de descansos horizontales y asignará las estaciones auxiliares o Jump Seats.

Artículo 32. *Formación y habilitación*. Es obligación del empleador asumir los costos que se generen por causa y con ocasión del entrenamiento que exija la autoridad aeronáutica para el tripulante. Estos gastos deberán ser asumidos por el empleador tanto para la formación específica que se brinde en la etapa de selección, como mientras dure la vinculación laboral, no pudiéndosele imputar dicho costo al tripulante.

El empleador estará obligado a planificar los itinerarios de vuelo de tal manera que el tripulante cumpla con los requerimientos de capacitación y entrenamiento periódico que le permitan mantener su licencia de vuelo.

Artículo 33. *Escalafón de las tripulaciones*. El escalafón se organizará por tipo de tripulación de cabina de mando y cabina de pasajeros, atendiendo los siguientes factores de ponderación según requerimientos del cargo, cumpliendo los siguientes requerimientos: a) competencias y conocimientos, b) aptitud técnica, c) experiencia, d) antigüedad en el servicio en la misma empresa y, e) antecedentes disciplinarios.

La vinculación, permanencia, ascenso y retiro de los tripulantes de cabina de mando y de los tripulantes de cabina de pasajeros, se hará ciñéndose al escalafón adoptado, atendiendo lo dispuesto en el derecho colectivo de trabajo.

La celebración del contrato de trabajo con un tripulante de vuelo conlleva su inscripción en el escalafón.

Artículo 34. *Limitación al alcance del contrato de trabajo*. El cumplimiento de funciones del tripulante de vuelo derivado del contrato de trabajo celebrado, no constituye prestaciones propias de cargos de dirección, confianza o manejo.

Artículo 35. *Jornada laboral en la instrucción aérea*. La duración de la jornada máxima legal ordinaria de trabajo de los instructores de vuelo será de ocho (8) horas diarias, las horas adicionales se considerarán horas extras. La jornada laboral de los instructores de vuelo se podrá cumplir en vuelo o en tierra en una de las siguientes opciones:

1. La jornada en tierra para instrucción de escuela de tierra será de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17 de esta ley.
2. Un máximo de cuatro (4) horas para servicios de instrucción en simulador más cuatro (4) horas de instrucción en tierra.
3. Un máximo de cinco (5) horas de vuelo cuando se trate de servicios de instrucción de maniobras en vuelo cumpliéndose las demás en instrucción en tierra hasta completar las ocho (8) horas de trabajo.
4. Un máximo de seis (6) horas para instrucción de navegación en crucero y las demás cumplidas en tierra hasta completar las ocho (8) horas.
5. Un máximo de dos (2) horas de vuelo para instrucción de vuelo nocturno.

Artículo 36. *Vigencia*. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,

Rafael Romero Piñeros y Carlos Enrique Ávila Durán. Representantes a la Cámara.

Ponentes.

INFORMES DE PONENCIA

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 260 DE 2012 CÁMARA, 177 DE 2011 SENADO

por medio de la cual se aprueba el “Acuerdo entre la República de Colombia y la Corte Penal Internacional sobre la ejecución de las penas impuestas por la Corte Penal Internacional, hecho en Bogotá, D.C., el 17 de mayo de 2011.”

Bogotá, D. C.

Honorable Representante

ÓSCAR DE JESÚS MARÍN

Presidente

Comisión Segunda Constitucional Permanente

Cámara de Representantes

Ciudad,

Señor Presidente

Cumpliendo con la labor encomendada por la honorable Mesa Directiva de la Comisión Segunda Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, paso a rendir ponencia para Primer Debate Cámara al Proyecto de ley número 260 de 2012 Cámara, 177 de 2011 Senado, *Por medio de la cual se aprueba el “Acuerdo entre la República de Colombia y la Corte Penal Internacional sobre la ejecución de las penas impuestas por la Corte Penal Internacional, Hecho en Bogotá, D. C., el 17 de mayo de 2011”*. En cumplimiento de lo cual, me permito rendir informe favorable al proyecto antes citado.

ANTECEDENTES

En los últimos 50 años, se han registrado muchos casos de crímenes contra la humanidad y crímenes de guerra en los que ningún individuo ha sido castigado. En Camboya, Mozambique, Liberia, El Salvador, Argelia, la región de los Grandes Lagos de África y otros países. [1].

La Corte Penal Internacional (CPI) se determina como la institución internacional encargada de la investigación y enjuiciamiento de delitos cuando autoridades nacionales no efectúan los procesos necesarios para garantizar justicia en ocasión de graves crímenes cometidos contra la humanidad.

Tras un complejo proceso de negociaciones el 17 de julio de 1998, 120 Estados suscriben el Estatuto de Roma, creando la CPI y entrando en funcionamiento el primero de julio de 2002, tras la ratificación de 60 Estados respecto al Estatuto y ante la Secretaría General de las Naciones Unidas. Colombia bajo el objetivo de lograr un fuerte compromiso en la aplicación de justicia contra Crímenes de Lesa Humanidad, Guerra y Genocidio se hace partícipe en las discusiones, y posteriormente da adopción al Estatuto de Roma.

En la actualidad la Corte habla en nombre de gran cantidad de países del concierto internacional con más fuerza que un tribunal nacional. Esta institución creada en 2002 con carácter permanente, se ha legitimado a través de los últimos años juzgando e investigando crímenes de genocidio, crímenes de lesa humanidad y crímenes de guerra en varios países. De esta manera su construcción se ha traducido como un avance significativo en pro del fortalecimiento de la justicia en el sistema internacional.

El ejercicio efectivo de las decisiones generadas por la CPI tienen efecto solamente sobre crímenes

cometidos después del 1 de julio de 2002 (cuando entra en vigor el Estatuto de Roma), de esta manera se busca: lograr el objetivo de disuasión en cuanto a la comisión de los graves crímenes contra la humanidad en el marco del derecho internacional, impulsar el fin a la impunidad y otorgar a las víctimas de graves crímenes la oportunidad de justicia y verdad.

La República de Colombia, tras ratificar el Estatuto de Roma en el año 2002, se ha hecho sujeto para cooperar con la Corte en las investigaciones y enjuiciamientos por crímenes contra la humanidad en el artículo 86 de la misma carta.

La Corte Penal Internacional trae consigo una posición de importancia en el sistema internacional, su construcción simboliza el esfuerzo conjunto de múltiples estados en pro de la creación y utilización de herramientas fuertes que eviten la impunidad ante graves crímenes, y Colombia asumiendo este compromiso se ha hecho partícipe activo de este gran avance en materia jurídica internacional.

El compromiso adquirido por el Estado Colombiano y su política exterior ha conducido a que el país desarrolle progresivamente promulgaciones legislativas para la aplicación del Estatuto de Roma que respondan efectivamente ante tribunales nacionales, de esta manera haciendo tangible el juzgamiento de delitos y cooperando plenamente con la Corte. Al haber ratificado el Estatuto de Roma, el país dirige sus esfuerzos en prestar todo el apoyo a la Corte Penal Internacional sustentándose en las más estrictas normas de justicia internacional.

Cabe aclarar la jurisprudencia de la corte constitucional en pro de sustentar el “Acuerdo entre la República de Colombia y la Corte Penal Internacional”.

(...) la competencia de la Corte Penal Internacional es complementaria de las jurisdicciones nacionales, ya que quienes inicialmente tienen el deber jurídico de investigar, juzgar y sancionar los comportamientos delictivos son los propios Estados; y tan pronto como la Corte admite la competencia para conocer de un caso, surge para los Estados Parte la obligación de cooperar con el organismo. Particularmente, si se tiene en cuenta que la Corte no cuenta con mecanismos propios para la ejecución de su poder punitivo, ni con facultades de policía, ni tampoco con establecimientos carcelarios, dependiendo así de los Estados, para la recolección de evidencias, entrega de personas y cumplimiento de las sentencias impuestas. [2].

La Corte con el fin de dar garantías respecto a la ejecución de las penas, ha establecido la condena con pena de reclusión, este proceso ratifica su lucha respetando la organización interna penal de cada país. Es preciso aclarar que la CPI establece condenas con extensiones de tiempo que alcanzan los treinta años y algunos casos dada la gravedad y situaciones particulares de los crímenes desarrolla condenas a perpetuidad.

A pesar de la disposición y voluntad del Estado Colombiano en la cooperación con la CPI, esta institución internacional no cuenta con centros penitenciarios propios, bajo estas circunstancias el acuerdo releva importancia en la lucha contra los graves crímenes causados contra la humanidad.

La CPI al no tener prisiones da ejecución de las penas a través de los centros penitenciarios ofrecidos por voluntad de los Estados que se acogen, esta condición se sujeta en la compatibilidad con lo dispuesto en normas internacionales sobre el trato que se debe dar a los presos [3], sin embargo los Estados que han acogido el Estatuto de Roma no podrán revisar ni modificar las penas tras las condenas que emita la Corte.

Finalmente, si bien la Corte sustenta efectos sobre sus decisiones, es preciso aclarar que se respetan los tribunales nacionales en cuanto a la aptitud y competencias sobre los crímenes efectuados, de esta manera apoyándose sobre el principio de complementariedad se fortalece la justicia y se actúa únicamente si los tribunales nacionales son insuficientes.

ESTRUCTURA DEL PROYECTO

El proyecto de ley número 260 de 2012 Cámara se estructura a partir del compromiso y obligación que adquieren los estados al aprobar el artículo 103 del Estatuto de Roma, sujetándose de esta forma a la regla 200, arreglo con el cual se conciertan los acuerdos bilaterales en búsqueda de establecer un marco de recepción para los reclusos que condene la CPI.

Posteriormente se genera el articulado concerniente a: Finalidad y alcance del acuerdo; procedimiento de designación; entrega; supervisión y condiciones de ejecución; limitaciones al enjuiciamiento de una pena; apelación, reducción y ampliación de penas; tiempo fuera del Estado de ejecución; cambio en la designación del Estado de ejecución; Gastos; designación de puntos focales; entrada en vigor; enmiendas; y finalmente terminación del acuerdo.

Dadas estas circunstancias se hace menester el acuerdo pues permitirá regular las cuestiones relacionadas con la ejecución de las penas impuestas por la Corte Penal Internacional en establecimientos penitenciarios suministrados por el Estado colombiano o que surjan en relación a dicha ejecución.

Juan Carlos Sánchez Franco.

Representante a la Cámara.

TEXTO DEL ACUERDO

ACUERDO ENTRE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Y LA CORTE PENAL INTERNACIONAL SOBRE LA EJECUCIÓN DE LAS PENAS IMPUESTAS POR LA CORTE PENAL INTERNACIONAL

La Corte Penal Internacional (en adelante denominada "la Corte") y
La República de Colombia (en adelante denominada "Colombia" o el "Estado de ejecución"),

PREÁMBULO

RECORDANDO el artículo 103 del Estatuto de Roma de la Corte Penal Internacional, adoptado el 17 de julio de 1998 por la Conferencia Diplomática de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas (en adelante denominado "el Estatuto de Roma"), con arreglo al cual las penas privativas de libertad impuestas por la Corte se cumplirán en un Estado designado por la Corte sobre la base de una lista de Estados que hayan manifestado a la Corte que están dispuestos a recibir condenados;

RECORDANDO la regla 200 de las Reglas de Procedimiento y Prueba de la Corte (en adelante denominadas "la regla" y "las Reglas"), con arreglo a la cual la Corte podrá concertar con Estados acuerdos bilaterales compatibles con el Estatuto con miras a establecer un marco para la recepción de los reclusos que haya condenado;

RECORDANDO las normas generalmente aceptadas de los instrumentos internacionales sobre el tratamiento de los reclusos, entre ellos, las Reglas Mínimas para el Tratamiento de los Reclusos aprobadas por el Consejo Económico y Social en sus resoluciones 663 C (XXIV), de 31 de julio de 1957, y 2067 (LXII), de 13 de mayo de 1977, el Conjunto de Principios para la protección de todas las personas sometidas a cualquier forma de detención o prisión, adoptado por la Asamblea General en su resolución 43/173, de 9 de diciembre de 1988, y los Principios básicos para el tratamiento de los reclusos, adoptados por la Asamblea General en su resolución 45/111, de 14 de diciembre de 1990;

COMPROBANDO la disposición de Colombia de aceptar personas condenadas por la Corte;

A FIN de establecer un marco para la aceptación de personas condenadas por la Corte y prever las condiciones en las que se cumplirán las penas en el territorio de Colombia;

HAN CONVENIDO en lo siguiente:

Artículo 1 Finalidad y alcance del Acuerdo

1. El Acuerdo regulará las cuestiones relacionadas con la ejecución de las penas impuestas por la Corte en establecimientos penitenciarios suministrados por Colombia o que surjan en relación con dicha ejecución.
2. Con la permanente cooperación de la Corte, según corresponda, la responsabilidad en última instancia por la efectiva ejecución de las penas en el territorio de Colombia incumbirá a Colombia, que garantizará la seguridad y protección adecuadas de las personas condenadas.
3. Con sujeción a las condiciones estipuladas en el presente Acuerdo, las penas privativas de libertad serán obligatorias para Colombia, que no podrá modificarlas en caso alguno. Colombia pondrá fin a la ejecución de la pena tan pronto como sea informada por la Corte de cualquier decisión o medida que adopte con respecto a la ejecución de la pena.

Artículo 2 Procedimiento e información relativos a la designación

1. La Presidencia de la Corte (en adelante denominada "la Presidencia"), cuando notifique a Colombia de su designación como Estado de ejecución de la pena en un caso determinado, transmitirá a Colombia la información y los documentos siguientes:
 - a) el nombre, la nacionalidad, la fecha y el lugar de nacimiento de la persona condenada;
 - b) una copia de la sentencia condenatoria definitiva y de la pena impuesta;
 - c) la duración y la fecha de iniciación de la pena y el tiempo que resta por cumplir;
 - d) luego de haber escuchado la opinión de la persona condenada, toda la información necesaria acerca del estado de su salud, incluso acerca del tratamiento médico que esté recibiendo. A fin de mantener actualizados los antecedentes biográficos de la persona condenada, la Corte enviará a Colombia su historia clínica y la demás información necesaria para asegurar la efectiva ejecución de la pena y garantizar los derechos de la persona condenada de conformidad con las disposiciones de la legislación de Colombia y el párrafo 2 del artículo 4 del presente Acuerdo.
2. Cuando sea designada por la Corte como Estado de ejecución, Colombia comunicará con prontitud a la Presidencia, de conformidad con su legislación nacional, si acepta o no la designación.
3. Colombia podrá retirar en cualquier momento sus condiciones de aceptación de la inclusión en la Lista de Estados de ejecución. Las enmiendas o adiciones que se hagan a dichas condiciones estarán sujetas a confirmación por la Presidencia.
4. Colombia notificará a la Corte de cualesquiera circunstancias, incluido el cumplimiento de las condiciones convenidas en virtud del párrafo 1 del artículo 103 del Estatuto de Roma, que puedan afectar materialmente a las condiciones o la duración de la reclusión. Se dará a la Presidencia un preaviso mínimo de 45 días cuando tales circunstancias sean conocidas o previsibles. Durante ese período, Colombia no tomará medida alguna que afecte a las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 110 del Estatuto de Roma.

Artículo 3 Entrega

1. La persona condenada será entregada a Colombia una vez que Colombia haya aceptado expresamente su designación como Estado de ejecución por conducto de su Ministerio de Relaciones Exteriores.
2. El Secretario de la Corte (en adelante, "el Secretario") tomará las medidas pertinentes para la adecuada realización de la entrega de la persona en consulta con Colombia y el Estado anfitrión, incluidos los aspectos logísticos y de seguridad del transporte de la persona condenada.
3. Colombia será responsable de la integridad de la persona condenada y de la efectiva ejecución de la pena una vez que la persona condenada esté dentro de su territorio y en poder de sus autoridades.

Artículo 4 Supervisión y condiciones de ejecución

1. La ejecución de una pena privativa de libertad estará sujeta a la supervisión de la Corte y se ajustará a las normas generalmente aceptadas de los instrumentos internacionales sobre el tratamiento de los reclusos. A fin de supervisar la ejecución de las penas privativas de libertad:
 - a) La Presidencia podrá:
 - i) cuando sea necesario, solicitar a Colombia o a cualquier otra fuente confiable cualquier clase de información, informe o dictamen pericial;
 - ii) cuando sea procedente, delegar en un magistrado de la Corte o en un funcionario de la Corte, previa notificación a Colombia, la responsabilidad de reunirse con la persona condenada y escuchar sus opiniones, fuera de la presencia de las autoridades nacionales de Colombia;
 - iii) cuando sea procedente, dar a Colombia la oportunidad de formular comentarios sobre la opinión expresada por la persona condenada con arreglo al inciso i) del apartado a) del presente párrafo 1.
 - b) Colombia permitirá la inspección de las condiciones de reclusión y el tratamiento de la(s) persona(s) condenada(s) por el Comité Internacional de la Cruz Roja (en adelante denominado "el CICR") en cualquier momento y en forma periódica; el CICR determinará la frecuencia de las visitas.
 - c) El CICR presentará a Colombia y a la Presidencia un informe confidencial fundado en las comprobaciones de dichas inspecciones.

- ii) Colombia y la Presidencia se consultarán mutuamente acerca de las comprobaciones del informe. Posteriormente la Presidencia podrá solicitar a Colombia que le informe de los cambios que se produzcan en las condiciones de reclusión sugeridas por el CICR, en el entendido de que las sugerencias del CICR no son vinculantes.
2. Las condiciones de reclusión se regirán por la legislación de Colombia y se ajustarán a las normas generalmente aceptadas de los instrumentos internacionales sobre el tratamiento de los reclusos. En ningún caso serán más ni menos favorables que las condiciones aplicadas a los reclusos condenados por delitos similares en Colombia.
3. Todas las comunicaciones entre la persona condenada y la Corte serán irrestrictas y confidenciales. La Presidencia, en consulta con Colombia, respetará esos requisitos cuando establezca mecanismos adecuados para que la persona condenada pueda ejercer su derecho a comunicarse con la Corte acerca de las condiciones de reclusión.
4. Cuando la persona condenada reúna las condiciones necesarias para un programa o beneficio carcelario existente con arreglo al derecho interno de Colombia que entrafie actividades fuera del establecimiento penitenciario, Colombia comunicará ese hecho a la Presidencia, junto con la información o las observaciones pertinentes, para permitir que la Corte ejerza su función de supervisión.

Artículo 5

Limitación al enjuiciamiento o la imposición de una pena

1. La persona condenada no será juzgada ante un tribunal de Colombia por una conducta que haya constituido la base de los crímenes por los cuales dicha persona ya hubiere sido condenada o absuelta por la Corte.
2. La persona condenada que esté privada de libertad en Colombia no estará sujeta a enjuiciamiento, imposición de pena ni extradición a un tercer Estado por acciones realizadas antes del traslado de dicha persona a Colombia, a menos que dicho enjuiciamiento, imposición de pena o extradición haya sido aprobado por la Presidencia a solicitud de Colombia.
- a) Cuando Colombia quiera procesar al condenado o ejecutar una pena por una conducta anterior a su traslado, lo comunicará a la Presidencia y le transmitirá los siguientes documentos:
- Una exposición de los hechos del caso y de su tipificación en derecho;
 - Una copia de las normas jurídicas aplicables, incluidas las relativas a la prescripción y a las penas aplicables;
 - Una copia de toda sentencia, orden de detención u otro documento que tenga la misma fuerza jurídica o de cualquier otro mandamiento judicial que el Estado tenga la intención de ejecutar;
 - Un protocolo en el que consten las observaciones de la persona condenada, obtenidas después de haberle informado suficientemente acerca del procedimiento.
- b) En caso de que otro Estado presente una solicitud de extradición, Colombia la transmitirá a la Presidencia en su integridad, junto con un protocolo en el que consten las

observaciones de la persona condenada, obtenidas después de haberle informado suficientemente acerca de la solicitud de extradición.

c) En relación con los apartados a) y b) del presente párrafo 2, la Presidencia:

- podrá en todos los casos solicitar cualquier documento o información adicional a Colombia o al tercer Estado que solicita la extradición
- emitirá su decisión lo antes posible. Dicha decisión será notificada a quienes hayan participado en las actuaciones. Si la solicitud se refiere a la ejecución de una pena, la persona condenada podrá cumplir dicha pena en Colombia o ser extraditada a un tercer Estado una vez que haya cumplido íntegramente la pena impuesta por la Corte.
- podrá autorizar la extradición temporal de la persona condenada a un tercer Estado para su enjuiciamiento sólo si ha obtenido seguridades que estime suficientes de que la persona condenada permanecerá privada de libertad en el tercer Estado y volverá a ser transferida a Colombia, después del enjuiciamiento.
- La información o los documentos que se transmitan a la Presidencia en virtud de los apartados a) o b) o del inciso i) del apartado c) del presente párrafo 2 se transmitirán al Fiscal, que podrá formular observaciones al respecto.

3. El párrafo 2 del presente artículo dejará de aplicarse si la persona condenada permanece voluntariamente durante más de 30 días en el territorio de Colombia después de haber

cumplido íntegramente la pena impuesta por la Corte, o regresa al territorio de dicho Estado después de haber salido de él.

Artículo 6

Apelación, revisión, reducción y ampliación de la pena

1. Colombia no pondrá en libertad a la persona antes de que haya cumplido la pena impuesta por la Corte.
2. Sólo la Corte podrá decidir acerca de la reducción de pena o las solicitudes de apelación y revisión.
- Colombia no obstaculizará la presentación de solicitudes de apelación y revisión por la persona condenada.
 - Sólo la Corte podrá decidir acerca de la reducción de pena y se pronunciará al respecto después de escuchar a la persona.
3. A los efectos de la ampliación de la duración de la privación de libertad, la Presidencia podrá solicitar las observaciones de Colombia.

Artículo 7

Evasión

- Si la persona condenada se ha evadido, Colombia dará aviso al Secretario lo antes posible, por cualquier medio apto para dejar una constancia escrita.
- Si la persona condenada se evade de la prisión y huye del territorio de Colombia, Colombia podrá, después de consultar con la Presidencia, solicitar al Estado en que se encuentre dicha persona la extradición o entrega de ella con arreglo a los acuerdos bilaterales o multilaterales vigentes, o podrá pedir que la Presidencia solicite la entrega de la persona, de conformidad con la Parte IX del Estatuto de Roma. La Presidencia podrá disponer que la persona sea entregada a Colombia o a otro Estado designado por la Corte.
- Si el Estado en que se encuentra la persona condenada accede a entregarla a Colombia, con arreglo a convenios internacionales o a su legislación nacional, Colombia lo comunicará por escrito al Secretario. La persona será entregada a Colombia tan pronto como sea posible y, de ser necesario, en consulta con el Secretario. El Secretario prestará toda la asistencia necesaria, incluida, en caso necesario, la presentación de solicitudes de tránsito hacia los Estados de que se trate, de conformidad con la regla 207.
- Si la persona condenada es entregada a la Corte, ésta la trasladará a Colombia. Sin embargo, la Presidencia podrá, actuando de oficio o a solicitud del Fiscal o de Colombia, designar a otro Estado, incluido el del territorio al que hubiera huido el condenado.

Artículo 8

Tiempo transcurrido fuera del Estado de ejecución

- Si, después de la entrega de la persona condenada a Colombia, la Corte ordena que la persona condenada comparezca ante la Corte, la persona condenada será transferida temporalmente a la Corte, bajo la condición de regresar al territorio de Colombia dentro del plazo determinado por la Corte. El tiempo que la persona haya estado reclusa a disposición de la Corte se deducirá de la duración total de la pena que quede para ser cumplida en Colombia.
- En todos los casos se deducirá de la pena que quede por cumplir a la persona condenada todo el período en que haya estado reclusa en el territorio del Estado en que hubiese sido detenida tras su evasión y, cuando sea aplicable el párrafo 4 del artículo 7, el período de detención en la sede de la Corte tras su entrega por el Estado en el que se encontraba.

Artículo 9

Cambio en la designación del Estado de ejecución

La Presidencia, actuando de oficio o a solicitud de Colombia o de la persona condenada o del Fiscal, podrá, en cualquier momento, decidir el traslado de una persona condenada a una prisión de otro Estado.

a) Antes de adoptar la decisión de cambiar la designación del Estado de ejecución, la Presidencia podrá, entre otras cosas, solicitar la opinión de Colombia.

b) Si la Presidencia decide no cambiar la designación de Colombia como Estado de ejecución, notificará de su decisión a la persona condenada, al Fiscal, al Secretario y a Colombia.

Artículo 10

Traslado de la persona condenada luego de cumplirse la pena

1. Colombia notificará a la Presidencia:

- 60 días antes de la fecha en que habrá de quedar cumplida la pena, que la pena quedará cumplida a la brevedad;
- 30 días antes de la fecha en que habrá de quedar cumplida la pena, de la información pertinente acerca de la intención de Colombia de autorizar a la persona a permanecer en su territorio, o el lugar al que se proponga trasladar a la persona.

2. Luego de cumplirse la pena, la persona condenada que no sea nacional de Colombia podrá, de conformidad con la legislación de Colombia, ser trasladada a un Estado que esté obligado a recibirla, o a otro Estado que acceda a recibirla, teniendo en cuenta los deseos de la persona de que se le traslade a dicho Estado, a menos que Colombia autorice a la persona a permanecer en su territorio.

3. Con sujeción a lo dispuesto en el artículo 5 del presente Acuerdo, Colombia podrá también, de conformidad con su legislación nacional, extraditar o entregar en otra forma a la persona a un Estado que haya pedido la extradición o la entrega de la persona con fines de enjuiciamiento o de ejecución de una pena.

Artículo 11

Gastos

1. Los gastos ordinarios de ejecución de la pena en el territorio de Colombia serán sufragados por Colombia.

2. Los demás gastos, incluidos los de transporte de la persona condenada desde la sede de la Corte y hacia ella y hacia el territorio de Colombia y desde dicho territorio, serán sufragados por la Corte.

3. En caso de evasión, los gastos relacionados con la entrega de la persona condenada serán sufragados por la Corte si ningún Estado se hace cargo de ellos.

Artículo 12

Designación de puntos focales

Colombia y la Corte designarán, mediante canje de notas, las autoridades que actuarán como puntos focales para facilitar la ejecución del Acuerdo. Los puntos focales serán responsables de comunicar y transmitirse mutuamente y a quien corresponda, en la Corte y en el Estado anfitrión, así como en Colombia, toda la información necesaria para ejecutar el presente Acuerdo.

Artículo 13

Entrada en vigor

El Acuerdo entrará en vigor en la fecha en que Colombia notifique a la Corte por escrito por los conductos diplomáticos que ha cumplido los procedimientos jurídicos internos para su ratificación.

Artículo 14
Enmiendas

El Acuerdo podrá ser enmendado, previa celebración de consultas, por mutuo consentimiento de las partes.

Artículo 15
Terminación del Acuerdo

Previo celebración de consultas, cualquiera de las partes podrá terminar el Acuerdo, con un preaviso escrito de dos meses. Dicha terminación no afectará a las penas que se estén ejecutando en el momento de la terminación. Las disposiciones del Acuerdo seguirán aplicándose hasta que dichas penas se hayan cumplido o extinguido o, cuando proceda, en caso de que la persona condenada haya sido trasladada de conformidad con el artículo 9 del presente Acuerdo.

EN PRUEBA DE LO CUAL, los infrascritos, debidamente autorizados, han firmado el presente Acuerdo.

Hecho en Bogotá el día 17 de mayo de 2011, en dos ejemplares, en los idiomas español e inglés, siendo los dos textos igualmente auténticos. En caso de discrepancias, prevalecerá la versión en inglés.

POR LA CORTE

Sang-Hyun Song
Magistrado Sang-Hyun Song
Presidente de la Corte Penal Internacional

POR COLOMBIA

Juan Manuel Santos Calderón
Juan Manuel Santos-Calderón
Presidente de la República

PROPOSICIÓN

En mérito de lo expuesto, solicito de manera atenta a la honorable Comisión Segunda Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, aprobar en primer debate el **Proyecto de ley número 260 de 2012 Cámara, 177 de 2011 Senado, por medio de la cual se aprueba el “Acuerdo entre la República de Colombia y la Corte Penal Internacional sobre la ejecución de las penas impuestas por la Corte Penal Internacional**, Hecho en Bogotá, D.C., el 17 de mayo de 2011.

Juan Carlos Sánchez Franco
Representante a la Cámara.

[1] La importancia del establecimiento de una Corte Penal Internacional. Corte Penal Internacional. <http://www.cinu.org.mx/temas/Derjnt/cpi.htm#importancia>

[2] Sentencia C-801/09- Corte Constitucional.

[3] Amnistía Internacional. Corte Penal Internacional: Folleto 10: Cooperación de los Estados con la Corte. Disponible en:

<http://www.amnesty.org/es/library/asset/IOR40/010/2000/es/5e1e8bc5-df5f-11dd-aca-d7d9091d4638f/ior400102000es.html>.

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE PARA EL PROYECTO DE LEY NÚMERO 260 DE 2012 CÁMARA Y 177 DE 2011 SENADO

por medio de la cual se aprueba el acuerdo entre la República de Colombia y la Corte Penal Internacional sobre la Ejecución de las Penas Impuestas por la Corte Penal Internacional”, Hecho en Bogotá, D.C., el 17 de mayo de 2011.

El congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Apruébase* el “Acuerdo entre la República de Colombia y la Corte Penal Internacional sobre la Ejecución de las Penas Impuestas por la Corte Penal Internacional”, hecho en Bogotá, D. C., el 17 de mayo de 2011.

Artículo 2°. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1° de la Ley 7ª de 1944, el “Acuerdo entre la República de Colombia y la Corte Penal Internacional sobre la Ejecución de las Penas Impuestas por la Corte Penal Internacional”, hecho en Bogotá, D. C., el 17 de mayo de 2011, que por el artículo 1° de esta ley se aprueba, obligará al país a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional respecto de los mismos.

Artículo 3°. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.

Juan Carlos Sánchez Franco
Representante a la Cámara.

CONTENIDO

Gaceta número 747 - Miércoles, 31 de octubre de 2012
CÁMARA DE REPRESENTANTES

Págs.

PONENCIAS

Informe de ponencia para primer debate, texto propuesto al Proyecto de ley número 065 de 2012 Cámara, por medio de la cual se modifica el artículo 148 de la Ley 142 de 1994 para la divulgación de la Constitución Política de 1991 y los Derechos Humanos.....	1
Ponencia para primer debate y texto propuesto al Proyecto de ley número 178 de 2012 Cámara, por la cual se adiciona al Código Sustantivo del Trabajo con normas especiales para las tripulaciones de vuelo y se dictan otras disposiciones.....	4

INFORMES DE PONENCIA

Informe de ponencia para primer debate y texto propuesto al Proyecto de ley número 260 de 2012 Cámara, 177 de 2011 Senado, por medio de la cual se aprueba el “Acuerdo entre la República de Colombia y la Corte Penal Internacional sobre la ejecución de las penas impuestas por la Corte Penal Internacional, hecho en Bogotá, D. C., el 17 de mayo de 2011	17
--	----