



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

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

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXII - N° 521

Bogotá, D. C., jueves, 25 de julio de 2013

EDICIÓN DE 36 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE ACTA NÚMERO 30 DE 2013

(mayo 14)

Segundo Periodo Legislatura 2012-2013

En la ciudad de Bogotá, D. C., siendo las 10:15 a. m. del día martes 14 de mayo de 2013, se reunieron en el recinto de Sesiones de la Comisión Séptima Constitucional Permanente, los honorables Representantes miembros de la misma, presidiendo el honorable Representante Rafael Romero Piñeros.

El Secretario:

Comisión Séptima.

ORDEN DEL DÍA PROPUESTO

Para la sesión ordinaria de la Comisión Séptima de la Cámara de Representantes

Fecha: martes 14 de mayo del 2013

Lugar: Recinto de sesiones de la Comisión Séptima

Salón: Juan Luis Londoño de la Cuesta

Hora: 9 a. m.

I

Llamado a lista y verificación del quórum

II

Discusión y votación de proyectos de ley

Seis proyectos de ley tenemos en el Orden del Día.

Proyecto de ley número 148 de 2012 Cámara.

Proyecto de ley número 093 de 2012 Cámara.

Proyecto de ley número 057 de 2012 Cámara.

Proyecto de ley número 170 de 2012 Cámara.

Proyecto de ley número 237 de 2012 Cámara, 013 de 2011 Senado.

Proyecto de ley número 224 de 2012 Cámara.

III

Anuncio de proyectos de ley

Proyecto de ley número 255 de 2012 Cámara, 196 de 2012 Senado.

IV

Audiencia Pública, desarrollo de la proposición sobre el Proyecto de ley número 178 de 2012

Proposición

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.

Los firmantes solicitamos a la Comisión Séptima se aplase la votación del proyecto de ley, en la medida que existen múltiples actores dentro de este proyecto que han expresado posturas diferentes frente al mismo, y sería enriquecedor escucharlos para formarnos con ello, un concepto integral en un tema muy técnico y complejo, y que además tiene distintos matices. Para lo anterior, antes de reanudarse lleve a cabo una audiencia donde participen entre otros, el Ministerio de Trabajo, el Ministerio de Hacienda, la Aeronáutica Civil, los representantes de las tripulaciones de vuelo, los representantes de las empresas de transporte aéreo, y demás que se consideren pertinentes para enriquecer la comprensión del proyecto.

Firmada y presentada por los honorables Representantes *Armando Zabaraín D'Arce, Diela Liliana Benavides Solarte, Didier Burgos Ramírez, Amanda Ricardo de Páez, Luis Fernando Ochoa y Lina María Barrera Rueda.*

V

Lo que propongan los honorables Representantes

El Presidente,

Rafael Romero Piñeros.

El Vicepresidente,

Armando Antonio Zabaraín D'Arce.

El Secretario Comisión Séptima,

Rigo Armando Rosero Alvear.

Leído el Orden del Día señor Presidente.

El Presidente:

Siguiente punto del Orden del Día.

El Secretario:

Llamado a lista y verificación del quórum.

Llamado a lista, Comisión Séptima, martes 14 de mayo del 2013:

Contestaron:

1. Barrera Rueda Lina María
2. Díaz Hernández Holger Horacio
3. Duque Naranjo Yolanda
4. Ochoa Zuluaga Luis Fernando
5. Pinilla Pedraza Alba Luz
6. Raad Hernández Elías
7. Ricardo de Páez Amanda
8. Romero Piñeros Rafael
9. Yepes Flórez Víctor Raúl
10. Zabaraín D'Arce Armando Antonio

En curso:

1. Ávila Durán Carlos Enrique
2. Burgos Ramírez Didier
3. Ramírez Orrego Martha Cecilia
4. Sierra León Pablo Aristóbulo
5. Valdés Barcha Juan Manuel

Con excusa:

1. Benavides Solarte Diela Liliana
2. Díaz Ortiz Gloria Stella
3. Robledo Gómez Ángela María

Nueve (9) honorables Representantes han contestado el llamado a lista señor Presidente. Tenemos quórum deliberatorio. Con el doctor Luis Fernando Ochoa se ha conformado el quórum decisorio.

El Presidente:

En consideración el Orden del Día propuesto. Anuncio que se va a cerrar, ¿aprueban el Orden del Día propuesto?

El Secretario:

Ha sido aprobado señor Presidente.

El Presidente:

Siguiente punto del Orden del Día.

El Secretario:

Discusión y votación de proyectos de ley.

Primer proyecto para discusión y votación.

Proyecto de ley número 148 de 2012 Cámara, por la cual se adicionan unos derechos a los dignatarios comunales del Artículo 35 de la Ley 743 del 5 de junio del 2012.

Autor el Representante Miguel Ángel Pinto Hernández.

Ponentes para primer debate: el Representante Carlos Ávila Durán y el doctor Luis Fernando Ochoa.

La publicación de la ponencia para primer debate en la *Gaceta del Congreso* número 805 del 2012 y fue anunciado el 7 de mayo del 2013.

El Presidente:

Tiene la palabra el doctor Luis Fernando Ochoa.

Honorable Representante Luis Fernando Ochoa:

Gracias Presidente. Buenos días a todos. Bueno, este proyecto venía siendo acumulado desde las semanas pasadas y no habíamos avanzado en él, teniendo en cuenta que se querían hacer unas modificaciones en algunas partes del texto y algu-

nas observaciones que había hecho el Ministerio de Hacienda y el Ministerio del Interior. Básicamente este proyecto para resumirlo y poner en contexto a los compañeros, aunque sé que todos lo conocen, es que las juntas de acción comunal de este país tengan la posibilidad de acceder a salud, sus dignatarios, y poder acceder también a la firma de convenios para ejecutar obras municipales. Esta básicamente ha sido la iniciativa del doctor Pinto que nos acompaña hoy aquí en la Comisión Séptima, estuvimos observando varios temas de este proyecto y hemos presentado una proposición modificatoria, doctor Pinto, que se refiere básicamente a un tema de forma, no de fondo, que es cambiar la palabra del Ministerio de Protección Social, por el Ministerio del Trabajo. Es un tema en el articulado que está en el numeral e), del punto primero, literal e) del artículo 1° del proyecto, básicamente es eso señor Presidente, es un proyecto importante, porque las juntas de acción comunal de este país no tienen la posibilidad de hacer convenios como tal con municipios, y pues lo que el autor del proyecto ha manifestado es que los dineros rinden mucho más cuando se logra que las juntas de acción comunal los puedan manejar, porque esto no solamente optimiza el 100% de los recursos sino que las juntas de acción comunal muchas veces van más allá y ponen trabajo comunal, valga la redundancia, en el desarrollo de estos convenios. Me parece que es un proyecto de ley que probablemente va a tener bastante dificultad y sobre todo con lo que tiene que ver con el situado fiscal del país. Esta discusión la dimos porque los Ministerios creían inconveniente ya que se pegaron del tema básicamente de la salud, estos comunales, pero como podemos ver estos comunales hoy podrían ser parte del régimen subsidiado que ya tiene un plan obligatorio de salud compensado con el régimen contributivo y no tendríamos que entrar en una situación de disparidad o de mayor gasto para el sector público.

Igualmente en el tema que tiene que ver con el subsidio al transporte, nosotros hemos encontrado, compañeros, que estos comunales, para hacer gestión, para hacer sus diligencias ante las administraciones municipales tienen que desplazarse la mayoría de veces en transporte público, en transporte fluvial y esto acarrea unos costos enormes al presupuesto del mismo presidente de la junta de acción comunal; entonces, es buscar el subsidio, como tal, esa sería la única parte donde el Gobierno nacional tendría que pensar en la posibilidad de ayudar a las juntas de acción comunal, específicamente al presidente con un subsidio de transporte para que ellos puedan hacer su gestión y puedan trasladarse a conseguir los recursos con el ente municipal para este caso. Visto de esta manera compañeros y Presidente, es probable que en la plenaria vayamos a tener dificultades con el tema presupuestal, con el tema del transporte porque estamos hablando de cerca de 17 mil juntas de acción comunal en el país, ese tema presupuestal es un tema bastante complejo que le he visto allí, a pesar de ello nos reunimos con el autor de este proyecto, nos reunimos con el Ministerio del Interior y allí resulta un apéndice con una dificultad enorme para este proyecto, que es el tema presupuestal.

Hemos querido hablar con los Ministerios porque este tipo de proyectos hay que sacarlos de una manera responsable para que avancen y para que no se caigan por situado fiscal en el futuro. Hemos pedido también al Ministerio de Hacienda y al Ministerio del Interior

para que paralelamente pueda ir avanzando este proyecto ya que la función como tal del proyecto es bastante importante para el desarrollo de los comunales. Que se vaya viendo la posibilidad, paralelamente, que este proyecto tenga una partida presupuestal importante por parte del Ministerio del Interior, o por parte del Ministerio de Hacienda para que el proyecto pueda tener un feliz término en las plenarias.

Por lo demás, felicitar a usted señor autor del proyecto, doctor Pinto por esa iniciativa, creemos que la platica en los sectores comunales y en los sectores rurales rinde mucho más con la platica manejada por los comunales, esto no se puede volver una camisa de fuerza para que las administraciones municipales tengan que, obligatoriamente, contratar o hacer convenios con las juntas de acción comunal, esto es una posibilidad que se le abriría a este caso, sin ser una camisa de fuerza, entonces básicamente es un proyecto sencillo, es un proyecto de un articulado corto, pero que definitivamente tiene una gran envergadura, un gran músculo, esto de las juntas de acción comunal.

Presidente, la proposición modificatoria, quería radicarla, desafortunadamente hoy no vino el honorable Representante Ávila, quien también la firmó, pero aquí la tengo para radicar y básicamente es para en ese texto del numeral 1 del artículo 1°, en el literal e), perdón, tener la posibilidad de cambiar la parte del Ministerio de Protección Social por la palabra Ministerio del Trabajo. Esa es básicamente la filosofía de este proyecto, es la intención del proyecto y pues lo pongo a consideración de ustedes, señor Presidente tiene ponencia positiva, y la idea es seguir adelante con este proyecto. Muchas gracias.

El Presidente:

Señor Secretario, sírvase leer la proposición con que termina el informe de ponencia.

El Secretario:

Señora Representante, tenemos que votar primero la proposición con que termina el informe de ponencia, luego el señor Presidente abre la discusión del articulado y hay proposiciones sobre la mesa, entonces si el doctor me entrega la proposición, hay una, la suya también. Entonces,

Proposición

Por las anteriores consideraciones plasmadas en la presente ponencia y con las modificaciones presentadas nos permitimos rendir informe de ponencia favorable para primer debate en la Comisión Séptima Constitucional Permanente al **Proyecto de ley número 148 de 2012 Cámara, por la cual se adicionan otros derechos a los dignatarios comunales del artículo 35 de la Ley 743 del 5 de junio del 2002**, y solicitamos a los honorables Representantes a la Cámara proceder a su discusión y aprobación.

De los honorables Representantes a la Cámara, *Carlos Ávila Durán*, departamento del Magdalena; *Luis Fernando Ochoa Zuluaga*, departamento del Putumayo.

El Presidente:

Se pone en consideración la proposición con que finaliza la ponencia del proyecto, se anuncia que se va a cerrar, se inicia la votación.

Le pregunto a la Comisión ¿queda aprobada la ponencia?

Tiene el uso de la palabra el doctor Didier Burgos.

Honorable Representante Didier Burgos Ramírez:

Presidente, yo voy a votar positivamente la ponencia pero quiero dejar una constancia en el sentido de que en la ley que aprobamos de régimen territorial hay algunos elementos que también están en este proyecto de ley, yo creería que en el segundo debate que se da en la plenaria debemos tener en cuenta que muchas de las cosas que están en este proyecto de ley ya son ley de la República y entonces en la plenaria deberíamos dar esa discusión para que el proyecto, pues, digamos en aras de la democracia, digámoslo así, en aras de las posibilidades que tiene este Congreso de ser deliberativo y propositivo, le demos avance, teniendo en cuenta que en la ley ya hay algunos elementos que reconocen el trabajo y la acción de la acción comunal. Muchas gracias Presidente.

El Presidente:

Continúa en consideración la ponencia, tiene el uso de la palabra la doctora Alba Luz Pinilla.

Honorable Representante Alba Luz Pinilla Pedraza:

Que me parece importante que el ponente no lo dijo, precisamente es que el proyecto suple unos vacíos jurídicos que dejó la Ley 1551 del 2012 efectivamente, entonces suple como ese vacío jurídico que dejó y lo complementa al respecto asumiendo algunas sentencias de la Corte Constitucional que vale la pena leer, que es la 712 del 2001, y la 543 efectivamente del 2001 que también hace referencia a este tipo de contratación. Yo también como Polo Democrático Alternativo anuncio pues mi voto positivo a ese proyecto de ley, pero con una proposición.

El Presidente:

Con la constancia que deja el doctor Didier Burgos, ¿quiere esta Comisión que quede aprobado el informe de ponencia?

El Secretario:

El informe de ponencia, ha sido aprobado señor Presidente.

El Presidente:

Continúe con el Orden del Día señor Secretario.

El Secretario:

Articulado: el proyecto consta de tres artículos, hay dos proposiciones sobre la mesa, proposición modificativa, la que anunció el ponente, que dice: literal e) del artículo 1° del **Proyecto de ley número 148 del 2012 Cámara, por la cual se adicionan otros derechos a los dignatarios comunales del artículo 35 de la Ley 743 del 5 de junio del 2002**, quedará así:

e) “los miembros de la junta directiva de las organizaciones comunales que no están amparados por el Sistema General de Seguridad Social Integral y cuyos ingresos no le permitan estar vinculados al régimen contributivo de salud y que siendo trabajadores independientes del sector rural y urbano carezcan de suficientes recursos para efectuar la totalidad del aporte a pensión, serán incluidos por los entes territoriales, junto con su núcleo familiar en el Sistema de Régimen Subsidiado en Salud y durante el tiempo que formen parte de la junta de acción comunal se les garantizará por parte del Ministerio de Trabajo su inclusión y permanencia en el fondo de solidaridad pensional creado mediante el artículo 25 de la Ley 100 de 1993, su vinculación se hará independientemente del número de semanas que tenga cotizadas el miembro de la junta de acción comunal. El monto del

subsidio de pensión será igual o superior al que tienen los trabajadores independientes rurales. El Ministerio de Trabajo dentro de los 3 meses siguientes a la promulgación de esta ley reglamentará esta disposición en lo relacionado con el tema pensional, esto va en negrillas, en lo relacionado con el tema pensional y procederá a realizar los ajustes presupuestales necesarios para asumir el cumplimiento de este mandato, este beneficio no implica relación laboral alguna.

Atentamente,

*Luis Fernando Ochoa Zuluaga,
Carlos Ávila Durán”.*

El Presidente:

Se pone en consideración la proposición, tiene el uso de la palabra el doctor Didier Burgos.

Honorable Representante Didier Burgos Ramírez:

Yo sugiero, doctor Ochoa, con todo cariño y respeto, usted es un gran congresista, un gran compañero, pero en la lectura que hace el Secretario de uno de los artículos se plantea que los dignatarios de las juntas de acción comunal, si no le entendí mal, van a tener la seguridad social, el pago de pensiones y de salud de cuenta de las alcaldías municipales.

Yo creería que eso debemos mirarlo con más juicio, porque yo no creo que haya ninguna alcaldía que sea capaz de soportar el pago de pensiones de los dignatarios de las juntas, por ejemplo en Pereira, más de 400 y pico de juntas, pagando las pensiones de cuenta de las alcaldías, si nosotros les trasladamos los recursos de la nación a las alcaldías, seguramente lo podemos hacer fácilmente, pero si es así el sentido de la proposición, mucho me temería, del articulado, que nos lo declararan inenajenable, y ahí me gustaría que fuéramos amarrados de una vez con recursos desde la nación, sí, entonces, como hay inquietud, le sugiero entonces Presidente que dejemos aprobado el informe de ponencia y aplacemos la discusión de los artículos y nombremos una Comisión o alguna cosa internamente para mirar con un poquito de más juicio ese articulado porque aquí lo que me interesa es defender la acción comunal, en eso estamos todos de acuerdo, defender la acción comunal, y la seguridad social y los servicios sociales de los dignatarios de las juntas también es importante, pero tenemos que mirar si le asignamos atribuciones fiscales a los alcaldes, pues también tenemos que asignarles los recursos a los alcaldes, porque digamos que estamos riñendo con el plan de desarrollo de cada municipio, estamos, no sé, habrá que mirarlo con más detenimiento me parece a mí, para garantizar y prestar los servicios sociales a las juntas de acción comunal.

El Presidente:

Doctor Ochoa, es que así usted puede contestar las dos preguntas que le van a hacer, la doctora Lina Barrera, la doctora Amanda, y la doctora Alba Luz.

Doctora Lina.

Honorable Representante Lina Barrera Rueda:

Gracias Presidente. No, mi proposición va en el sentido en cuanto al tema del subsidio de transporte, a mí me parece que pues es una de las objeciones que presentó el Gobierno nacional, precisamente por los recursos que tiene que adelantar para poder cumplir con este proyecto de ley. Si bien es cierto, a un trabajador común y corriente de salario mínimo le toca ir todos los días a su sitio de trabajo, y por eso se le da una compensación en subsidio de transporte; si

bien es cierto, los comunales, no todos los días tienen que ir a hacer gestiones ni mucho menos. A mí me parecería, pues, procedente que se les diera el 50% de ese subsidio de transporte, como para aliviar un poco la carga y si mirar, y me parece, pues, también lo que dice Didier, el tema de cargarle nosotros más plata o más responsabilidades a los municipios de categoría especial, primera. Y segundo, yo no sé hasta dónde pues eso sea viable o no sea viable pero sí hay que analizar bien ese tema en cuanto a esos dos aspectos, me parece a mí que tiene el proyecto de ley, de resto me parece pues positivo.

El Presidente:

Gracias doctora Lina, tiene el uso de la palabra la doctora Amanda.

Honorable Representante Amanda Ricardo de Páez:

Gracias Presidente. Bueno, la idea de apoyar la iniciativa del proyecto para favorecer algunos vacíos que tienen las juntas de acción comunal que dejó la ley me parece excelente, pero ya escuchando con detenimiento la proposición que hizo el señor Secretario pues siento que no hay unidad de materia en el tema, porque terminamos resolviendo un tema pensional, no solamente a los de la junta, sino a toda la familia y a todos los que quiera, entonces siento que no hay unidad de materia y sería bueno que nos aclararan y dejáramos como el doctor Didier lo dice, hasta la aprobación de la iniciativa, perfecto, pero el estudio de los artículos dejarlo con un poco más de calma mientras nos explican, porque siento que no hay unidad de materia en el tema. Gracias Presidente.

El Presidente:

Gracias doctora Amanda. Tiene el uso de la palabra la doctora Alba Luz Pinilla.

Honorable Representante Alba Luz Pinilla Pedraza:

Claro, el articulado precisamente, el proyecto de qué se trata, de celebrar convenios solidarios con entidades judiciales, lo de subsidios de transporte, lo de afiliación al Sistema General de Salud, es que aquí están modificando dos leyes, aquí está hablando de la Ley 1551 del 2012 que dejó unos vacíos de acuerdo, ya, a unas sentencias que hablaban, y de la Ley de Contratación que tenía que ver con el número de la Ley 743 del 2002, son dos cosas. Efectivamente se tiene que meter con lo de seguridad social porque ya estaba, con lo de juntas de acción comunal, eso no es nuevo, lo que pasa es que en la proposición no entiendo si eso ya está, por qué llega y se mete tanto, lo modifica y lo desmenuza tanto, doctora, que ahí si le da a uno preocupación.

La justificación del Congresista es lo que ha venido diciendo Hacienda y entonces creo que es importante que le aclare, la ley hasta donde está, y que es lo que el modifica, porque efectivamente nosotros sabemos que aquí ya que la ley está hablando de su seguridad social pero él ya se está metiendo como muy, sí, que fue lo que nos dio preocupación a todos, entonces yo tengo aquí los artículos y efectivamente hablan de seguridad social pero no entiendo para que usted modifica el resto, o cómo se soluciona lo que ha venido diciendo. Hacienda al respecto, yo creo que es muy pequeño y que lo podríamos votar porque son tres artículos, entonces leer los artículos que están modificando las otras, la ley no tiene nada más pero sí una explicación, y podríamos incluso votarle

negativamente la proposición porque a mí me parece bien como viene en la ponencia, entonces leamos una y otras y escojamos con cual nos quedamos para votarla.

El Presidente:

Gracias doctora Alba Luz. Tiene el uso de la palabra el doctor Fernando Ochoa.

Honorable Representante Luis Fernando Ochoa Zuluaga:

Muchas gracias Presidente. Voy a comenzar al contrario como hicieron las preguntas, voy a comenzar por la doctora Alba Luz. La ponencia doctora Alba Luz es la misma, la ponencia que usted ve, y ve en la proposición modificatoria es exactamente lo mismo, o sea, es lo mismo, si uno lee aquí en la ponencia el articulado e) y ve la proposición es la misma, lo único que cambia es la palabra protección social, porque ya el Ministerio no se llama Protección Social, sino ahora es Trabajo y Salud. Ahora bien, explicando un poco, como usted dice, desmenuzando un poco más, el porqué hablamos de régimen contributivo, de régimen subsidiado, de fondo de solidaridad pensional, pues hay que aclararlo.

Uno, cuando tiene la condición de la persona cotizar pues obviamente tiene que ir al régimen contributivo, qué es lo que dice allí, dice, cuyos ingresos no le permitan estar vinculado al régimen contributivo y salud y que siendo trabajador independiente del sector rural y urbano carezcan de suficientes recursos para efectuar la totalidad del aporte a pensión serán incluidos. Entonces, eso es normal. Mire, aquí es como redundar un poco más y como para darle esa importancia a esos dignatarios comunales, pero hoy en día vamos a la praxis, vamos al cómo está hoy en día en el país. Todo el sector comunal hoy en día está en el régimen subsidiado, entonces no tendríamos por qué ponerlos al régimen contributivo. Si esto lo devolvemos como era antes, la normatividad obviamente si es cierto que el régimen subsidiado no tenía la cobertura universal que tiene, tendríamos que meterlo obligatorio a un régimen contributivo; entonces, básicamente, esto es como recalcar el tema allí, decir, bueno, si no tiene la junta de acción comunal o los dignatarios forma de cotizar como contribuyentes en el aporte, pues obviamente que por lo menos se beneficien del régimen subsidiado.

Doctora Alba Luz, básicamente, es digamos ese recalcar allí pero obviamente en el régimen subsidiado, hoy en día nuestras juntas de acción comunal todas están en el régimen subsidiado, entonces en ese punto doctor Didier, lo que es, no solamente la palabra protección social que es el Ministerio por la palabra Ministerio de Trabajo, en el e), solamente cambia eso, fíjese que está igual en la ponencia como estaría igual, estaría tal cual, está en la ponencia, como en la proposición modificatoria, lo que pasa es que se copia todo el articulado y se subraya únicamente la palabra acá, pare de contar, pero como usted me pidió que desmenuzara un poco más, entonces estoy explicando claramente por qué el régimen contributivo, el régimen subsidiado y en el tema pensional, por qué cuando no tiene forma de pagar un régimen contributivo como el que aportamos nosotros, actualmente, patrón o empleado, pues obviamente tiene que ir a un fondo de solidaridad pensional, que es lo que estamos trabajando y lo que ha venido haciendo el Ministerio del Trabajo. Por eso es tan importante que en ese tema

básicamente se cambie la palabra protección social por el tema del trabajo.

En la otra pregunta, entonces, eso de alguna manera compañera contextualiza el tema, porque tu decías que no encontrabas allí unidad de materia, porque tenía que ver, una cosa era el tema de las prestaciones sociales de las personas que iban a firmar el convenio o que iban a estar en el convenio presuntamente, y dos, muy diferente con el tema contratación o convenio estatal, versus junta acción comunal, municipio. Yo no sé si en eso también, doctor Didier, queda un poco aclarado el tema tuyo que no incurriría, claro está, no incurriría el municipio, ni la nación en temas pensionales, en gastos pensionales, no incurriría la nación, ni el municipio en gastos de salud, ni de sus familiares, pero la inquietud que tiene la doctora Lina. En ese tema si quiero reconocer, se nos fue la doctora Lina, en ese tema si asiste una preocupación, por eso quise comenzar en ese orden, con la doctora Alba Luz, después con Didier, después con la doctora Alba, y por último, con la doctora Lina, porque en el tema que la doctora Lina, sí nos pone el dedo en la llaga en la advertencia, si es claro en decir y eso lo hemos discutido con el Ministerio del Interior, ahí va a haber una dificultad presupuestal enorme, como el autor del proyecto y ya teníamos ponencia positiva, no se pudo poner de acuerdo con el Ministerio. Aquí debo dejar en claro que el proyecto es importante por el manejo de los recursos del municipio, porque van a ser efectuados con mayor, digamos, garantías y va a alcanzar la platica para más cosas, no hay problema en el tema pensional, ni en el tema de seguridad social en salud, pero sí queda y quiero dejar claro que a pesar de que tengo la ponencia positiva del proyecto por tener estas bondades, quiero dejar claro que sí me preocupa que más adelante el tema fiscal, tengamos dificultad con el tema del subsidio, del transporte, que fue lo que manifestó la doctora Lina, porque bastaría con multiplicar un subsidio muy barato, muy económico, que serían, póngale 40 mil, 50 mil pesos mensuales para que se transportara un dignatario, por 16 mil, 17 mil juntas de acción comunal en el país, obviamente ahí nos da una cifra importantísima que tendríamos que verla con el Gobierno nacional que no se vaya a quedar corto, o sea, hacer una ley, y hacerles un saludo a la bandera. Yo en esto sí quiero dejar totalmente claro eso, que ese sería el punto cruento del proyecto, pero esto no quiere decir que no sea una iniciativa parlamentaria importante, que esto vaya en buena vía hacia el desarrollo del país, o sea, quiero dejar constancia de eso; si hay una dificultad económica en el tema del subsidio, pero no podemos, entonces, todo lo que tenga aquí un poco de ingrediente económico, tenerle que poner un obstáculo, porque entonces va a ser malo, desde el punto de vista presupuestal y con eso vamos a evitarle un desarrollo importante al país y a las juntas de acción comunal. Muchas gracias Presidente.

El Presidente:

Gracias doctor Luis Fernando Ochoa. Tiene el uso de la palabra el doctor Didier Burgos.

Honorable Representante Didier Burgos Ramírez:

Presidente muchas gracias. Yo quiero reiterar Presidente y a propósito de la explicación que ha dado el doctor Ochoa, al final de su intervención plantea que él también tiene algunas inquietudes y algunas preocupaciones desde el punto de vista fiscal. Nosotros tenemos que ser lo más responsables posible, o no,

tenemos que ser responsables, responsables a la hora de hacer las leyes y además tenemos que eliminar esa situación que se ha presentado toda la vida en Colombia, Presidente, de que nosotros hacemos leyes que no son aplicables, y le creamos falsas expectativas a la población. Yo no quiero aquí una ley que genere una frustración, una frustración para las juntas de acción comunal, nosotros tenemos que reconocer el trabajo de los comunales, son las personas que todos los días están haciendo gestiones de alcaldías, en las gobernaciones, son las personas que todos los días están más cerca a la comunidad, a la base de este país, y hacerles una ley que se quede como un saludo a la bandera, a mí me preocupa muchísimo, yo le sugiero señor Presidente y le pido a nuestro compañero ponente, que aceptemos una proposición que hemos firmado varios de aplazar la discusión del articulado hasta tanto no tengamos la posibilidad real, nosotros, de involucrar mecanismos que afiancen fiscalmente a la hora de convertirse en esta ley que es tan importante para los presidentes y para los dignatarios de la junta de acción comunal. Hasta tanto no tengamos mucha claridad, el Ministerio de Hacienda, el Ministerio del Interior, la misma Federación de Municipios, todos tengamos aquí claridad sobre las consecuencias reales de una ley que tiene que servir para reconocer la importancia y el trabajo que tienen los dignatarios de la junta de acción comunal señor Presidente. Muchas gracias.

El Presidente:

Gracias doctor Didier Burgos. Señor Secretario, la proposición que menciona el doctor Didier, ¿la tiene a la mano?

El Secretario:

Aquí está, dice: aplácese la discusión del **Proyecto de ley número 148 de 2012 Cámara**, por la cual se adicionan otros derechos a los dignatarios comunales del artículo 35 de la Ley 743 del 5 de junio del 2012.

Hay varias firmas.

El Presidente:

Gracias. Doctor Holger Díaz, tiene el uso de la palabra para el tema de la proposición.

Honorable Representante Holger Díaz Hernández:

Gracias Presidente. A ver, a mí me parece que este es un proyecto que tiene una intención buena, importante, en el tema de la junta de acción comunal, desafortunadamente en este país hoy existen muy pocos incentivos para que los líderes, para quienes tienen la voluntad de apoyar y de servir a su comunidad trabajan y trabajan como ocurría hace unos años cuando conocimos otro sistema u otro mecanismo con el cual actuaban las juntas de acción comunal. Hay algunas preocupaciones con respecto al tema, con lo que tiene que ver con subsidio de transporte, son aproximadamente 17 mil juntas en el país, a 60 mil pesos implicaría más o menos 12 mil y un poco más, 240 millones de pesos, los cuales salen en su mayoría del Gobierno nacional que se lo giraría a las gobernaciones, pero también los municipios de primera y segunda categoría tendrían unas implicaciones de tipo económico, no sé el concepto que llegó de Hacienda, en qué sentido vaya, pero además en el tema de la seguridad social, ahí se habla del Sistema de Seguridad Social Integral, yo creo que eso no existe, hay Sistema de Seguridad Social en Salud o sistema de seguridad social en forma integral. Ahí podríamos adicionalmente, cuando se dice que quienes no tengan capacidad de pago sean

incluidos en el régimen subsidiado, lo decía Luis Fernando Ochoa, pienso que la mayoría de los miembros de la junta de acción comunal no tienen capacidad de pago, y están en el régimen subsidiado, pero ese porcentaje que podría existir, podríamos incluirlo en ese artículo que aprobamos en este Congreso, que es el Artículo 34 de la Ley 1438 que habla del subsidio a la cotización del régimen contributivo, entonces sería una proposición para la inclusión para quienes no tienen la posibilidad de acceder al régimen subsidiado, que habrá algún porcentaje sobre todo en las ciudades que no tienen la posibilidad de acceso al subsidiado por su nivel de Sisbén. En ese caso podríamos darles el incentivo a la cotización o subsidio, a la cotización que implica el 66% y que los incluye a ellos y a su núcleo familiar y que representa el 66% de la cotización sobre el salario mínimo.

Me parece, que ese es otro de los aspectos de revisar, el aplazamiento me parece importante, aquí está el autor que es mi colega y además compañero de Santander al cual felicito por la intención del proyecto, pero madurémole un poquito más, introduzcamos algunos aspectos para que lo podamos sacar adelante. Muchas gracias.

El Presidente:

Gracias doctor Holger. Tiene el uso de la palabra el doctor Miguel Ángel Pinto.

Doctor Miguel Ángel Pinto:

Gracias Presidente. Muy buenos días y yo quiero darle las gracias a la Comisión por este debate juicioso que le han hecho, especialmente a los señores ponentes por habernos acompañado en este proceso y a todos porque se la ha dado importancia al tema central que tiene que ver con el fortalecimiento institucional de las juntas de acción comunal. Para nadie es un secreto que en nuestro país las juntas de acción comunal fueron antes de la Constitución del 91 el eje fundamental y principal del desarrollo de cada una de nuestras comunidades, pero que perdieron su vocería y su importancia desde el momento en que no pudieron volver a manejar recursos del Estado; hoy son unos entes inoperantes en el país, que no tienen una función definida, la ley les ha dado ahora la posibilidad de celebrar unos convenios para realizar pequeñas obras de mínima cuantía en sus municipios.

Nosotros, lo que hemos buscado con este proyecto señor Presidente y miembros de la Comisión Séptima es dotar de algunas herramientas a las juntas de acción comunal, que les permita hacerlo en debida forma y llenar unos vacíos que tenía la norma. Uno de ellos es que cuando se le dio la facultad de celebrar estos convenios con las administraciones, no se delimitó la jurisdicción, nosotros lo estamos haciendo en este proyecto, nos decimos que las juntas de acción comunal pueden contratar solamente dentro de su jurisdicción, en el campo donde les corresponde y no en otros lugares, porque ya se presentó en un municipio del departamento de Santander donde un alcalde contrató con una junta de acción comunal el alquiler de volquetas de todo el municipio, trascendiendo porque la norma, la ley nuestra no les estaba delimitando esas facultades y las juntas de acción comunal lo deben hacer es dentro de su territorio, eso es uno de los puntos.

El segundo que traía este proyecto de ley es que si los vamos a meter en un tema de contratación a las juntas de acción comunal, había que necesariamente capacitarlos para que lo pudieran desarrollar de esta manera y no empezáramos a generarle son problemas

a las juntas de acción comunal, que empezaran a aparecer avivatos en los diferentes municipios a presentar proyectos para violar la Ley 100 o para sacarle el esguince a la Ley 100 dejando después metidos en problemas y líos jurídicos y hasta en la cárcel a algunos presidentes de juntas de acción comunal, que van a tener que firmar porque es que nuestro país está partido, lo que son las juntas de acción comunal en nuestras capitales y en nuestra zona urbana y los que son en la zona rural. La semana pasada tuvimos una reunión con unos funcionarios del Gobierno Nacional del Ministerio del Interior en auspicio con el señor ponente para aclarar algunos puntos en lo que tenía que ver precisamente con estos recursos. En temas de capacitación, nos decía un funcionario del Ministerio del Interior que habían hoy muchos elementos para capacitar a las juntas de acción comunal y lo vienen haciendo todos los años. En nuestro departamento uno ve como todos los años también la alcaldía de Bucaramanga y el departamento de Santander hacen procesos de capacitación pero en otras áreas, en procesos de elección de juntas, en cosas que hoy a las juntas no les interesa, es decir, cosas que son inoperantes y estamos gastando nuestros recursos en esto, cuando hoy le estamos dando una herramienta de contratar.

Se nos decía, por ejemplo, que hoy las juntas de acción comunal tenían la posibilidad de ingresar a las universidades y que les auspiciaban a través del Ministerio del Interior hasta el 25% de las matrículas, y yo le decía con todo respeto al funcionario del Gobierno, que esas son las juntas que ellos conocen aquí desde un escritorio, pero en nuestro departamento por ejemplo que es un departamento netamente rural donde más de 80 municipios son completamente rurales, nuestros presidentes en las juntas veredales escasamente sí han hecho la primaria, cuando van a tener acceso a un proceso de capacitación. Este articulado lo que buscaba era capacitarlos específicamente en materia contractual, como un requisito previo a proceder a hacer el contrato, de tal manera que nosotros le diéramos las herramientas a las juntas de poder participar. Esos recursos los tiene el Ministerio del Interior y lo tienen las Secretarías del Interior hoy para hacer procesos de capacitación; no nos estamos inventando ningún rubro nuevo, ni ningún proceso de inversión nuevo diferente a lo que tienen, es simplemente que se canalicen hacia un verdadero objetivo que hoy le da esas herramientas a las juntas, que es poder celebrar esos contratos y desarrollarlos con su propia mano de obra, en cada una de sus veredas con su propia gente.

Esto no quiere decir que va a ir en menos cabo de los contratistas, pero si uno hace un análisis por ejemplo en estas obras de mínima cuantía que es la que les permiten a las juntas de acción comunal hacer, cuando se hace hoy con un ingeniero, por decir algo, una obra de 30 millones de pesos, prácticamente el 30% de esos recursos se van en un proceso de legalización, nos van a quedar 20 millones de pesos, y el ingeniero también tiene que pagar su oficina y tiene que generar una utilidad porque es la razón de ser del trabajo, que más o menos podría ser, estamos diciendo que puede ser de unos 5 millones de pesos, en la práctica la inversión solamente va a ser de 15 millones lo que equivale al 50% del valor inicialmente presupuestado.

Cuando se lo damos a las juntas de acción comunal para que sean ellos quienes lo hagan con su propia mano de obra, con su propia gente, no solamente es-

tamos garantizando que se van a invertir la totalidad de los 30 millones de pesos, sino que vamos a volver a las épocas donde las juntas trabajaban también con sus ollas comunitarias, aportando su gente, aportando muchas cosas de los arreglos de las vías, y eso por supuesto hace que esos 30 millones de pesos puedan terminar siendo convertidos o en 40, o en 50 millones.

Es la filosofía misma de lo que la ley ya le había otorgado a las juntas, una realidad práctica, pero nosotros tenemos que dotarlos de herramientas para que lo puedan hacer. Lo del subsidio de transporte a los presidentes, y no estamos hablando de todos los dignatarios, lo estábamos buscando simplemente para los presidentes porque ellos son los que tienen la responsabilidad de estar frente a las administraciones elevando las propuestas, firmando los convenios, estando pendientes de la ejecución de estas obras, era para poder generar procesos de movilización. Quizás en las capitales esto no sea necesario porque aquí hay muchas juntas, en Bogotá o en las capitales de departamento donde sus presidentes son ingenieros o son abogados, o han tenido una serie de formación, pero nuestros sectores rurales, créanme que allí las juntas de acción comunal no tienen ninguna posibilidad de movilizarse hasta las cabeceras para poder presentar una inquietud de esta razón.

Ese es el ánimo y lo que nosotros quisimos de este proyecto. Me gusta y los felicito, a la Comisión Séptima por la importancia que le han dado de quererlo sacar adelante. Yo sí le quiero pedir al Representante Didier Burgos y a los que han firmado la proposición de aplazamiento que nos den la oportunidad de avanzar en este proyecto para que podamos llegar a la plenaria, hay algunas reuniones que tenemos que seguir adelantando con el Ministerio del Interior a través de los ponentes que ustedes han designado para encontrarle la salida específicamente con lo que tiene que ver en la parte económica del subsidio del transporte, pero que finalmente como lo propuso aquí la representante Lina si en el camino y dentro de la discusión misma que se pueda hacer en la plenaria de la Cámara hay que hacer una modificación, pues estamos a tiempo para que los ponentes allí lo presenten pero que le demos el transcurso.

Miren, hay programas y yo quiero llamar la atención en esto, hay unos programas específicos que tiene el Gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte que se llama el Programa Camineros. Es un programa que tiene, para precisamente entregarle unos recursos a los alcaldes municipales, para que ellos a su vez contraten directamente con la junta de acción comunal, los arreglos de las vías terciarias que tienen que ver en sus veredas. Antes de que empiece este proceso, es cuando yo digo que nosotros tenemos que darle las herramientas acá, para que a las juntas las capaciten y no vayamos a terminar nosotros dentro de un año o dos años, Dios no lo quiera, entrando a judicializar a muchos presidentes de juntas de acción comunal, simplemente porque no conocen algunos procesos básicos de la normatividad de la contratación, por eso es que se requiere también con urgencia darle un trámite a este proyecto.

Si hay que hacerle alguna modificación en este aspecto yo creo que en materia de salud ya han sido claro los planteamientos, ustedes como miembros de esta Comisión manejan más que ninguno los temas de salud y en ese orden de ideas se puede depurar en una proposición, el artículo si ustedes a bien lo tienen, y el tema del transporte pues dejémoslo que lo podamos

seguir trabajando con el Ministerio del Interior porque allí hay recursos, hay unos fondos que ellos tienen específicamente destinados; el proyecto presentaba, que estuvieran en parte del Gobierno nacional y en una parte fueron asumidos por las gobernaciones, especialmente para lo que tiene que ver con los municipios de cuarta, quinta y sexta categoría.

Esa es la solicitud que les hago con el agradecimiento, señor Presidente, por esta oportunidad que me dan de defender el proyecto.

El Presidente:

Gracias doctor Miguel Ángel Pinto. Tiene el uso de la palabra la doctora Alba Luz Pinilla.

Honorable Representante Alba Luz Pinilla Pedraza:

Yo solamente para concluir que me parece muy acertado lo que usted solicita, efectivamente es un proyecto corto que lo estuvimos leyendo, pero también esta otra recomendación, que la sentencia de la Corte donde nos dicen que en comisiones no tiene que haber ninguna influencia, podemos tomar determinaciones y ser autónomos, frente, aquí la hemos leído muchas veces, frente al Ministerio de Hacienda. Para la Comisión Séptima tiene que ser muy clara la mirada del Ministro de Hacienda a esta Comisión, nosotros no somos para él una Comisión respetable.

Los conceptos que han llegado aquí de Hacienda prácticamente muchos de ellos han sido conceptos indecentes que uno dice, de verdad no hay ningún derecho, pues que Hacienda venga a respondernos así; le demostré sencillamente en las respuestas que nos dio para el debate de Colpensiones, que tuvimos la semana pasada, que al respecto hemos recibido muchas comunicaciones de todos los colombianos y todas las colombianas que están viviendo tristemente esta situación que no hemos aun encontrado la salida, pero que desde la Comisión Séptima hemos venido adelantando debates. No puede el Ministro de Hacienda porque ya demostró su visión, todo lo que tenga que ver con seguridad social digan no, sencillamente, pero ya hemos leído sentencias de la Corte Constitucional en la que dicen que no puede ser un obstáculo para los debates y entonces, yo sí creo que le demos un voto a este proyecto y efectivamente creo que como lo está diciendo uno de los autores se puede enriquecer en plenaria, efectivamente para eso son los debates, para enriquecer los proyectos, muchos proyectos no salen perfectos de la Comisión y a lo largo del camino se van enriqueciendo, señor Presidente, entonces a mí me parece que yo sí, apoyo la decisión de que votemos hoy ese proyecto. Gracias.

El Presidente:

Continuamos con la discusión de la proposición del doctor Didier Burgos, se somete a consideración la proposición. Señor Secretario.

El Secretario:

Con el voto negativo de las doctoras, entonces el llamado pide votación nominal para la proposición de aplazamiento.

El Presidente:

Llamado a lista para verificar la votación, señor Secretario. De la proposición del doctor Didier Burgos y otros Representantes.

El Secretario:

Votando NO se continúa la discusión y votando SÍ se aplaza el proyecto

Ávila Durán Carlos Enrique	No
Barrera Rueda Lina María	No
Benavides Solarte Diela Liliana	
Burgos Ramírez Didier	Sí
Díaz Hernández Holger Horacio	Sí
Díaz Ortiz Gloria Stella	Con excusa
Duque Naranjo Yolanda	Sí
Ochoa Zuluaga Luis Fernando	No
Pinilla Pedraza Alba Luz	No
Raad Hernández Elías	Sí
Ramírez Orrego Martha Cecilia	Sí
Ricardo de Páez Amanda	Sí
Robledo Gómez Ángela María	Con excusa
Romero Piñeros Rafael	
Sierra León Pablo Aristóbulo	Sí
Valdés Barcha Juan Manuel	
Yépes Flores Víctor Raúl	
Zabaraín D'Arce Armando Antonio	Sí

8 votos por el Sí, ha sido aprobada la proposición del aplazamiento, por lo tanto se aprueba el aplazamiento del proyecto de ley.

El Presidente:

Continúe con el Orden del Día señor Secretario.

El Secretario:

Señor Presidente, siguiente proyecto del Orden del Día, el **Proyecto de ley número 093 de 2012 Cámara**, por medio de la cual se asigna cupo de taxis para las personas con discapacidad de Colombia como inversión social y se dictan otras disposiciones.

El autor el Representante Jorge Gómez Villamizar y el Representante Roberto Ortiz Ureña.

Ponentes para primer debate el Representante Víctor Raúl Yépes y el doctor Pablo Aristóbulo.

Señor Presidente me permito informar que son las 11 de la mañana y la Comisión convocó para la audiencia a esta hora.

El Presidente:

Gracias señor Secretario. No, creo que no podemos avanzar en los proyectos porque se nos cruza ya con la hora de la audiencia, pero sí podríamos en sesión informal.

El Secretario:

Entonces, señor Presidente, si no continuamos con la sesión me permito anunciar para una futura sesión de Comisión los proyectos de ley que estaban en el Orden del Día hoy.

El **Proyecto de ley número 093 de 2012 Cámara**, por medio de la cual se asigna cupo de taxis para las personas con discapacidad en Colombia como inversión social y se dictan otras disposiciones.

Siguiente proyecto, el **Proyecto de ley número 057 de 2012 Cámara**, por la cual se establece un régimen de retiro anticipado o crédito en el sistema de seguridad social en pensiones.

Siguiente proyecto para anuncio, el **Proyecto de ley número 170 de 2012 Cámara**, por la cual se establece la cotización al régimen contributivo de salud de los pensionados adultos mayores.

Siguiente proyecto, el **Proyecto de ley número 237 de 2012 Cámara, 013 de 2011 Senado**, por me-

dio de la cual se crea el sistema nacional de protección a la mujer en estado de embarazo y en post parto se establecen los programas de promoción a la acogida de la vida y se dictan otras disposiciones.

Siguiente proyecto para anuncio, el **Proyecto de ley número 224 del 2012 Cámara**, por medio de la cual se modifica el literal b), numeral 3 del artículo 15 de la Ley 91 de 1989.

Y queda anunciado también el **Proyecto de ley número 255 de 2012 Cámara, 196 de 2012 Senado**, por la cual se establece la práctica de un examen médico integral anual para el Presidente de la República, el Vicepresidente, los Ministros, los Directores, departamento administrativo, los gobernadores, los alcaldes, y la cúpula de la fuerza pública.

Y el **Proyecto de ley número 148 de 2012 Cámara**, por el cual se adicionan otros derechos a los dignatarios comunales del artículo 35 de la Ley 743 del 5 de junio de 2012.

Señor Presidente, quedarían primero estos dos proyectos, de los cuales han sido aprobados los informes de ponencia, porque no podemos seguir con los otros mientras no se defina la situación de esos proyectos.

El Presidente:

Gracias señor Secretario. Vamos a poner en consideración sesión informal para escuchar a unos niños en condición de discapacidad auditiva, que nos visitan en la mañana de hoy y que traen unas inquietudes para plantearse a esta Comisión. Se pone en consideración la sesión informal.

El Secretario:

Sí lo quieren, señor Presidente.

El Presidente:

Bueno, vamos a escuchar a la doctora Alba Luz Pinilla. 5 minutos doctora, el informe.

Honorable Representante Alba Luz Pinilla:

Gracias honorables Congresistas, hemos visto en los medios de comunicación las tomas frente al Palacio de Justicia, por muchas madres de niños auditivos, en el caso de Bogotá específicamente la situación en los niños en condición de discapacidad, está contraviniendo lo ordenado por el Decreto 1286 del 2005 y además por muchas sentencias de la Corte donde el actual Gobierno distrital, sin la más mínima consideración, ha cambiado los niños de institución como si fueran fichas de ajedrez. Bueno, quienes vivimos aquí en Bogotá nos hemos dado cuenta que no solamente a los niños en situación auditiva sino todos los niños en situación de discapacidad, desde una forma terriblemente desconsiderada. Por eso, para mí es un orgullo hoy tener a quienes representan esta institución y es la fonoaudióloga de la institución y la madre que ha venido trabajando desde mucho tiempo con estos niños con esas dificultades. Que ellos hablen y ellos tengan la palabra en el día de hoy, mañana estarán los niños en las barras en la plenaria para que puedan salir por televisión y decirles honorables Congresistas, que creo, que uno de lo más duros, que está pasando en Bogotá, es niños y niñas en situación de discapacidad, con una mirada poco profesional de la administración distrital. Entonces, ahora pues Liliana se va a referir a la situación honorables Congresistas.

El Presidente:

Doctora Liliana, tiene usted el uso de la palabra en nombre de los discapacitados auditivos que en el día de hoy nos visitan.

Liliana Quintana Villa, fonoaudióloga:

Muchas gracias. Bueno, entonces les quería comentar, el tema esencial nuestro es la vulneración de los derechos de las personas sordas, en cuanto a la calidad de su educación ya que la Secretaría de Educación les está ofreciendo cupos, es decir, no les está negando el derecho a la educación, pero sí a la calidad, a la pertinencia, al acceso, a la flexibilización de un PEI, o sea, de un Proyecto Educativo Institucional en donde ellos estén implícitos, en los colegios distritales y adicionalmente en una marcada de esa articulación con el sector salud, a raíz de que el implante coclear que tienen los estudiantes, no está siguiendo el curso de la rehabilitación que se tiene que llevar a cabo. Los colegios distritales tienen un planteamiento teórico bastante importante, incluso con tendencias internacionales y nacionales pero en la práctica no se están evidenciando esos resultados. Esos resultados no se estaban evidenciando en la medida que los estudiantes sordos continúan en el Instituto de Sordos de la Sabiduría, que es una institución que tiene 90 años de trayectoria, la Secretaría lleva un recorrido más o menos de 10 años en este proyecto, y por las experiencias de fracaso escolar que los estudiantes han tenido en los distritales se han regresado al Instituto de la Sabiduría y no han querido aceptar los cupos en los distritales.

La Secretaría de Educación matriculó a los estudiantes sin consentimiento de sus padres de familia, sin consentimiento de los estudiantes, ellos continúan en estos momentos en la institución, pero la institución no está recibiendo el apoyo económico de la Secretaría para poder dar continuidad al tema de la educación, no se les está respetando el tema de la continuidad, que es poder llevar a cabo un PEI desde el inicio hasta el final, lo que afecta su autoestima, lo que afecta su estabilidad.

En el caso del Instituto de Sordos allí los estudiantes están en aglutinamiento, es decir, están unidos desde la primaria hasta el bachillerato con el fin de fortalecer su cultura, su autoestima, su identidad y fortalecer su lengua de señas colombianas, que es una lengua que está en construcción. A diferencia de los colegios distritales en donde solamente están unidos en la primaria y luego en el bachillerato, ya no tienen la posibilidad de estar unidos sino con un intérprete.

La problemática que plantean los papás, es que al intérprete no le entienden lo que él está transmitiendo porque no tiene una formación en pedagogía, se convierte en un traductor al cual no le van a entender lo que el profesor docente de aula está preparado y que tiene preparado solamente para los chicos oyentes, entonces ellos terminan manifestando segregación, manifestando rechazo y recurriendo incluso a tutores, o pagando en horarios extras a algunos intérpretes para que les ayuden a hacer las tareas, es decir, que la calidad educativa y la pertinencia se está viendo vulnerada. Adicionalmente tanto la Secretaría de Educación como la Secretaría de Integración Social tienen la responsabilidad de posibilitar la permanencia y el acceso. En cuanto al acceso muchos de los estudiantes han sido rechazados en los distritales y se les ha dicho que busquen educación especial y en cuanto a la permanencia, pues evidentemente muchos de esos chicos que fracasaron allí están en el Instituto de Sordos de la Sabiduría.

La Sabiduría tiene un PEI, o sea, un Proyecto Educativo Institucional que es el único que está adaptado para ellos y ajustado en cuanto a la metodología ya que tiene una estructura específica en cuanto a nivel de comprensión de lectura de los estudiantes. Se le ha dicho a la Secretaría de Educación en diferentes mesas de trabajo, que es muy diferente la inclusión con personas sordas ya que ellos pertenecen a una comunidad, y por pertenecer a una comunidad se debe propiciar que estén en aglutinamiento para poder acrecentar su cultura, su lenguaje de señas, su identidad y autoestima como lo promulgara la ONU, en el 92. En la Secretaría de Educación, los chicos son segregados y pues vienen los problemas que ya les he comentado de autoestima y demás.

No sé si sea pertinente leer uno de los escritos que hace uno de los padres de familia. Pues él narra explícitamente todo lo que viene ocurriendo, entonces dice:

“queremos aclarar que la razón fundamental por la cual vinculamos a Laura en el colegio Isabel Segunda, que es un colegio del distrito, fue por el programa de integración con niños oyentes, nuestra hija para que no sintiera que fuera discriminada y relegada, debido a su condición sensorial.

Sin embargo, notamos con tristeza que una vez en el bachillerato los niños sordos y bien incluidos en cursos de oyentes, no solo no eran integrados con ellos, sino que adicionalmente eran relegados, discriminados, apartados y hasta repudiados por sus compañeros oyentes, pero más aún con sus mismos profesores, que sin preparación alguna en lengua de señas, o en el trato a personas con discapacidad sensorial o necesidades educativas especiales dictaban sus clases como si simplemente ellos no existieran o fueran obstáculos en el desarrollo de las actividades que habían preparado, y que eran diseñadas para oyentes exclusivamente, lo cual disminuía las posibilidades de aprendizaje de los niños sordos en el aula de clase.

Los sordos eran sentados a parte y lejos de los oyentes y se disponía de un intérprete que traducía lo explicado por el docente encargado de la asignatura sin profundizar en el tema o aclarar dudas a los sordos, pues retrasaban el ritmo de la clase. Para colmo, la caligrafía en el tablero por parte de los docentes era descuidada, ya que usaban abreviaturas creadas y entendidas solo por ellos, o letra ininteligible que para los sordos era copiar trazos a veces sin sentido en sus cuadernos. Además, dado el reducido espacio en el tablero, borraban con mucha frecuencia sin percatarse de si los estudiantes sordos habían copiado en su totalidad o no. En el sexto grado nuestra hija comenzó a tener un cambio actitudinal marcado, sobre todo en el desencanto que le producía ir al colegio y su rechazo a los docentes por no preocuparse por los estudiantes sordos. Después de ser una estudiante destacada, con menciones de honor pasó a estar al final de las escalas y perder varias asignaturas al tiempo. Se percató con desengaño de que era una persona diferente, pero no especial, sino sin derechos y discapacitada. Su temperamento cambió drásticamente y negativamente y de ser una niña dulce, sociable, tierna y dedicada pasó a convertirse en una adolescente rebelde, aislada, introvertida y grosera por lo que tomamos la determinación de trasladarla”.

Bueno, este como es el resumen de lo que vienen sufriendo no solamente esta niña sino la mayoría de

estudiantes que van a los colegios distritales, en el tema de segregación y en el tema de falta de identidad con sus pares. La Secretaría sin embargo tiene un planteamiento escrito muy respaldado por fuentes teóricas, incluso internacionales pero que no están respondiendo evidentemente a las necesidades porque si no todos estos chicos que manifiestan esta situación estarían en los distritales y no acudiendo al Instituto de Sordos para dar continuidad. Adicionalmente se le está dando prioridad a un asunto de forma, en la medida en que ellos solicitan un certificado de libertad y tradición del inmueble donde están nuestros estudiantes en estos momentos, que es del Instituto de Sordos de la comunidad y es el mismo documento que han venido aceptando años atrás, solamente que para este año decidieron que pues ya no era pertinente, dando prioridad entonces, al asunto de forma sobre los derechos de calidad de la educación de los estudiantes. Gracias.

El Presidente:

Muchas gracias. Bueno, 5 minutos, tenemos una audiencia pública en este momento, nos colabora.

Ruth Dary Palacio:

Soy la hermana Ruth Dary Palacio, formó parte de la comunidad de las hijas de la sabiduría. Quiero decirles que poco sabemos de leyes pero mucho de responsabilidad social a lo largo de nuestra misión. Quiero contarles que nuestra congregación ha sido pionera en Colombia con el Instituto de Niños Sordos no solo en Bogotá, con quien ya contamos 90 años, sino también en Bogotá, en Barranquilla, en Cartagena. Quiero invitarlos a que nos ayuden a seguir contribuyendo con poderle proporcionar al sordo un espacio, un lugar y una manera de ser en la sociedad. Quiero decirles que estamos aquí como congregación para que ustedes conozcan el sentir de nuestros niños sordos, que lo van a ver a través de este video, pero quiero invitarlos a que nos ayuden en la realización de la misión, en la dignificación del sordo, y en poder comprometernos a transformar una sociedad, que a ustedes y a nosotros como religiosas nos hace partícipes de un mismo proyecto social. Yo los invito a que veamos el video.

El Presidente:

Gracias hermana María. ¿Será que nos lo envía al correo a cada uno? Sí porque tenemos la audiencia. Gracias hermana María, gracias señora profesora. Gracias doctora Alba Luz. Entonces, se levanta la sesión. Se cita para el día de mañana a las 9:30 a. m., no lo que decida la Comisión, pero estamos para iniciar una audiencia que está programa para las 11 y nos hemos demorado un poco más, precisamente porque hemos querido escucharlos. Escuchamos 5 minutos a cada una de ellas, 10 minutos, y estamos esperando el video pero hay algún inconveniente, lo estamos esperando, pero debe haber algún daño que no permite que se vea, no se observa doctora Alba Luz, sus asistentes están colaborándole pero veo que no hay forma de ver el video. Aquí no hay inconveniente, podríamos esperarlo, atrasamos la audiencia simplemente pero estamos esperando el video.

El Secretario:

Llevamos varias comunicaciones a la dirección administrativa diciendo lo del video beam, diciendo lo de las goteras que tenemos aquí y muchas cosas más, si quieren enterarse en la Comisión, sí, eso es un problema que ya lo hemos manifestado a la división de servicios también.

El Presidente:

Bueno, nos lo envían al correo de cada uno para que lo observemos, y si hay posibilidad en la sesión de mañana lo pasamos. Si hay un inconveniente, la doctora Alba, doctora Alba, usted se encarga de que mañana nos lo presenten y lo vemos antes de la sesión del día de mañana, para iniciar la audiencia, mañana estamos citados a las 9:30 de la mañana para estudiar proyectos iniciando con el de hoy. Ahora vamos a iniciar la audiencia pública del Proyecto de ley número 178 Cámara, para la cual están citados el señor Ministro de Trabajo, el señor Ministro de Hacienda, el señor Director de la Aerocivil, quienes están presentes, el doctor Director de Aerocivil, no sé, ¿el Ministro Pardo mandó un delegado?

El Secretario:

No, no ha enviado nada. Del Ministro de Hacienda está el doctor Omar Montoya aquí presente.

El Presidente:

Bueno, entonces vamos a dar inicio a la audiencia señor Secretario. Iniciamos por 5 minutos al autor del proyecto, el doctor Juan Manuel Galán, y posteriormente continúa el Director de la Aerocivil.

Honorable Senador Juan Manuel Galán:

Gracias Presidente. Yo le agradezco mucho la posibilidad de intervenir, de abrir la audiencia, yo ante todo he venido en una actitud de escuchar a todas las partes y con su venia yo le pediría que me dejara intervenir más adelante en la audiencia después de que las diferentes posiciones se expresen, no sin antes de nuevo saludar a la Comisión Séptima de Cámara de Representantes, a los señores funcionarios, el Director de la Aeronáutica que nos acompaña, el Representante del Ministerio de Hacienda, esperamos que asista el Ministro de Trabajo, o su Representante a la audiencia y pues Presidente yo creo que este es un proyecto que ya desde octubre fue radicado, se ha empezado a tramitar acá en la Comisión, ha habido una discusión muy importante, muy rica, muy profunda, y esperamos pues que esta audiencia sirva para profundizarla con miras al debate que tendrá lugar en el día de mañana donde la Comisión tomará la decisión que a bien tenga sobre la continuación del trámite de este proyecto de ley, que es muy importante porque es un proyecto que va a afectar potencialmente a más de 25 millones de usuarios del transporte aéreo en Colombia y, por supuesto, directamente afectará a las tripulaciones aéreas, pilotos y auxiliares que tienen diariamente la responsabilidad de transportar y de brindar el servicio a los pasajeros y a la carga en Colombia.

Entonces, Presidente, con su venia yo le pediría que más adelante me pueda conceder el uso de la palabra de nuevo como autor del proyecto, una vez se hayan expresado aquí las diferentes posiciones, argumentos, ideas que sobre este proyecto vamos a escuchar. Muchas gracias señor Presidente.

El Presidente:

Gracias Senador Galán. Para iniciar tenemos el Presidente de la Asociación Colombiana de Auxiliares de Vuelo, quienes con muchos días los hemos visto acá y quiero que inicien la participación. María Cristina Cadavid, se alista inmediatamente el Presidente de la Asociación Colombiana de Aviadore Civiles, Jaime Hernández Sierra. Tiene el uso de la palabra por 10 minutos doña María Cristina.

María Cristina Cadavid, Presidente de la Asociación Colombiana de Auxiliares de Vuelo:

Muchas gracias. Buenos días a todos. Soy María Cristina Cadavid Presidente de la Asociación Colombiana de Auxiliares de Vuelo. Represento a los auxiliares de vuelo en este proyecto de ley, nosotros los auxiliares de vuelo, para nosotros los tripulantes de cabinas de pasajeros, es vital este proyecto de ley puesto que nosotros no tenemos una legislación definida, nosotros no tenemos una jornada laboral de trabajo definida al día de hoy, por diferentes circunstancias que se presentaron, nosotros deberíamos estar en el Código Sustantivo, lo que regula el general de todos los trabajadores de Colombia, o deberíamos tener por lo menos una reglamentación por parte de la Aeronáutica Civil, pero quedamos totalmente sumergidos en un limbo legal.

Hoy los tripulantes de cabinas de pasajeros tenemos definido un tiempo de descanso pero no tenemos definido una jornada laboral, por lo tanto, para nosotros no solamente es vital por esto, sino también puesto que casi todas las tripulantes de cabinas y pasajeros somos mujeres, somos cabezas de familia, nos vemos afectadas por las largas jornadas de trabajo, los escasos días que tenemos libres para estar con nuestras familias, nuestros hijos están siendo creados en la mayoría por las empleadas del servicio doméstico, o en los mejores casos y en muy pocos casos, por nuestras madres.

También nos ha traído consecuencias el no tener una legislación por medio del Código Sustantivo del Trabajo que sea como la de cualquier colombiano, nos ha afectado la salud, tenemos muchos problemas de salud, tenemos graves problemas de enfermedades mentales también. Hoy gran parte, yo diría que de toda la población de auxiliares de vuelo, el porcentaje viene siendo un 30%, 40% que está enfermo, se está viendo obligado, están perdiendo sus licencias de vuelos, sino se están viendo obligados a trabajar en oficinas que no es nuestra labor, nuestra labor está en los aviones. Nuestros hijos también se ven afectados, nuestros hijos se ven afectados porque no tienen a sus madres, no tienen a sus familias, no pueden tener una vida normal ya que nosotros las tripulantes de cabinas de pasajeros estamos todo el tiempo por fuera, nosotros tenemos jornadas en las que así sea una jornada de trabajo de un día, tenemos muchos días por fuera de la casa y eso también es otra de las consecuencias que ha traído para nosotros los tripulantes de cabinas de pasajeros. Nosotros lo que queremos o lo que solicitamos es que tengamos una ley que sea quienes legislan, quienes nos digan lo que nosotros debemos cumplir, nos digan cuáles son nuestras normas y esas normas definitivamente están consagradas en esta ley.

Para nosotros el hecho de saber que iniciamos una jornada, pero no saber en qué momento la vamos a terminar, porque podemos tener una jornada de 10 horas, como podemos tener una de 14, como podemos tener una de 17 horas, entonces eso no nos permite llevar una vida normal, no nos permite tener una vida como la que tiene cualquier colombiano, y es lo que nosotros estamos pidiendo, queremos ser considerados colombianos, queremos que se nos consideren como ciudadanos y que como a cualquier colombiano se nos legisle. Obviamente lo que nosotros estamos solicitando dentro de esta ley es lo que enmarcaría una ley para un tripulante porque también entendemos que no es el general de todos los colombianos,

pero realmente sí debemos quedar igualados y debemos ser considerados ciudadanos colombianos.

El Presidente:

Presidenta de la Asociación de Auxiliares de Vuelo, señora María Cristina. Tiene el uso de la palabra el Presidente de la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles Jaime Hernández Sierra.

Jaime Hernández Sierra, Presidente de la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles:

Bueno, muy buenos días, honorables Representantes, señor Presidente. Para solicitarle la posibilidad de realizar una presentación cortica.

El Presidente:

Señor Secretario para usar el video beam. Continuemos sin el video beam, perdón doctor Jaime Hernández. Igual nos gustaría que nos enviaran a los correos el video que usted tiene.

Jaime Hernández Sierra, Presidente de la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles:

Correcto doctor. Muchas gracias. Primero que todo agradecerles por estar legislando antes de que un accidente ocurra, este proyecto de ley no solamente regulariza la jornada laboral de las tripulaciones sino va a favor de la seguridad de 22 millones de pasajeros, 24 en el año pasado. Quería mostrar en la presentación cómo a través de las resoluciones que la Aeronáutica Civil ha emitido se ha ido violando el Código Sustantivo del Trabajo, en donde la jornada máxima que está establecida para los colombianos que es de 8 horas, nosotros tenemos una jornada de 12 horas y media. Eso comparado a nivel semanal nos da una jornada de 75 horas mientras que los colombianos trabajan 48 y con horas extras que nosotros llamaríamos que es la extensión del tiempo del servicio, y trabajaríamos entre 13 horas y media y 14 horas y media. Por lo tanto, esos máximos establecidos en el Código Sustantivo del Trabajo están siendo excedidos y como colombianos consideramos que debe estar reglamentado por el Código. Adicional a eso la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en el anexo seis, establece cómo se debe reglamentar la jornada laboral de las tripulaciones y esta establece que deben ser sustentados en estudios médicos, científicos, en el proyecto de ley del Senador Galán tiene esa sustentación, hay estudios médico-científicos de Estados Unidos, en Europa que han profundizado en el punto de vista crítico de la seguridad que es la fatiga y han establecido los límites máximos.

Por ejemplo, establece que la jornada de trabajo máxima de las tripulaciones debe ser de 10 horas, que cuando se tienen tiempos de servicios mayores a 12 horas el tiempo se debe reducir en 30 minutos después del primer sector adicional. Qué significa eso, que en Colombia 8 sectores con 12 horas y media y debería reducirse media hora después del primer aterrizaje. Si vamos a multiplicar también como vemos en esas tablas, estamos excediendo todos los límites científicos, también el tema de reposo horizontal, las aeronaves deben tener instalaciones y facilidades que vienen de fábrica para que nuestras auxiliares de vuelo y nuestros pilotos puedan descansar en las jornadas de relevos con los vuelos transoceánicos, y estas facilidades no existen. Nosotros trabajamos 200 horas al mes, un colombiano 192, y nosotros descansamos por 90 horas de vuelo, cuando trabajamos 200 horas al mes. Eso nos está generando unos niveles de fatiga acumulada excesivos, las razones de pérdida de licen-

cia, nosotros como tripulantes, como pilotos, y auxiliares, necesitamos una licencia médica que certifique nuestra idoneidad desde el punto de vista médico y psicológico. Las razones para perder esa evidencia médica han ido cambiando con los años a medida que esta jornada que tenemos implementada desde hace 7 años está causando mella en la salud de los tripulantes y estamos ya llegando a temas psiquiátricos, de psicólogos, en fobia al vuelo, cuando somos tripulantes y no debería ser así.

Tan es así que la jornada para volar a Europa que son 12 horas 30 minutos, aproximadamente es la jornada que usamos para volar a Cali y a Medellín muchas y muchas veces al día. Y como les repetía, como no descansamos por las horas de servicio sino por el tiempo de vuelo, mientras una tripulación que va a Madrid va a descansar aproximadamente 22 horas por el mismo trabajo las tripulaciones nacionales vamos a descansar 10 horas. Los estudios como les decía, lástima no poder ver aquí las gráficas, establecen que una jornada laboral de más de 12 horas duplica la posibilidad de un accidente y cuando llega a 13 horas o las excede llega a ser 5.5 veces más la posibilidad de un accidente. En Colombia 12 horas 30 es normal y si cae un aguacero o por alguna razón se cierra el aeropuerto se extiende el tiempo de servicio y estamos ya por encima de esa máxima de seguridad que está establecido por la FA en Estados Unidos. Nosotros tenemos el día de 24 horas, no días calendario, lo cual es una trampa al descanso, que es la verdad inaceptable. Nosotros podemos volar en teoría 5 días seguidos máximo, pero como el día es 24 horas podemos volar de lunes a viernes, terminar a medio día el viernes, y el sábado iniciar después de mediodía nuevamente otros 5 días. De esa manera podemos llegar a volar hasta 15 días seguidos. Hay otra figura que es cuando viajamos a orden de la empresa, de un aeropuerto a otro para tomar una aeronave o sacar aeronave, eso no es considerado trabajo, y eso está dentro de la jornada de trabajo, por lo tanto eso llega a aumentar hasta 17 y 18 días continuos, la jornada de trabajo de las tripulaciones lo cual hacen aceptables desde el punto de vista de fatiga como estamos.

Tenía una respuesta que realizó la Aeronáutica Civil a varios derechos de petición porque ante tanta problemática durante muchos años hemos tratado de buscarle respuestas a la seguridad aérea y definitivamente la Aeronáutica Civil es una unidad técnica y ellos mismos nos han contestado que esa problemática que nosotros aducíamos obedece al Ministerio de Trabajo, no a la Aeronáutica Civil, ellos no tienen que ver con lo laboral. Entonces, cuando vamos al Ministerio, eso es tema aeronáutico, eso es con la Aeronáutica Civil, y llevamos en ese limbo varias décadas y no tenemos a quien acudir. Gracias a Dios hoy aquí en el Congreso de la República ha hecho eco la problemática que tenemos, los niveles de fatiga, hicimos un estudio con la Universidad del Área Andina que estableció que el 90% de los pilotos necesitan ya tratamiento médico por fatiga en este momento. También se estableció que el 50% tiene ya problemas de depresión. Estamos ya cada día que pasa con la legislación que tenemos actualmente, estamos degradando nuestra salud de una manera inaceptable. Es tan incoherente el panorama laboral de las tripulaciones que si ustedes se fijan desde el punto de vista del alto riesgo en Colombia, el Decreto 1281 de 1994 y posterior el Decreto 2090 del 2003 estableció qué profesiones eran de alto riesgo. Entre ellas están las profesiones

que están expuestas a radiaciones ionizantes y agentes comprobantes cancerígenos.

Las tripulaciones aéreas somos los trabajadores con el mayor nivel de exposición ocupacional a radiaciones ionizantes y, sin embargo, no somos catalogados alto riesgo. Entonces, hay varios vacíos, sabemos que la seguridad aérea tiene un precio, pero el precio no lo podemos pagar nosotros con nuestra salud, nosotros acudimos muy respetuosamente pero muy enfáticamente a que el Congreso de la República, en este caso la Comisión Séptima de la Cámara tome cartas en el asunto, nos dé una mano porque nos estamos muriendo poco a poco, con la legislación que tenemos y nuestros derechos humanos están siendo violentados. Les agradecemos por su tiempo y muchas gracias.

El Presidente:

Gracias al piloto Jaime Hernández. Tiene el uso a la palabra la Presidenta de la Asociación de Transporte Aéreo en Colombia Claudia Velázquez (ATACC).

Claudia Velázquez, Presidenta de la Asociación de Transporte Aéreo en Colombia:

Muy buenos días Presidente. Muchas gracias por darnos la oportunidad en este importante escenario de la Comisión Séptima de la Cámara de Representantes y que tienen a su cargo efectuar reglamentaciones sobre regímenes de carácter laboral. Nosotros como industria agradecemos el escenario que nos han brindado porque consideramos que se deben precisar y clarificar mucho de los temas relativos a las circulaciones de vuelo. Esto sustentado en la información y en los diferentes comunicados, documentos que ha entregado el sindicato de pilotos y consideramos que como industria también tiene que tener un escenario equitativo y transparente y sobre todo objetivo para que todos los Representantes tengan unos criterios válidos y eficientes para la toma de decisiones. Lo primero a decir en este momento es que el marco legal en materia de régimen de tripulaciones de vuelo es amplio y suficiente, desde el Convenio de Chicago de 1944 que ha sido ratificado por Colombia como el Decreto-ley 2058 de 1951 que está incorporado en el artículo 161 del Código Sustantivo de Trabajo. Le ha dado la potestad al Gobierno Nacional para establecer regímenes de carácter especial y particular para ciertas actividades y profesiones especiales. Es así como a lo largo de casi 20 años Colombia se ha caracterizado por ser en la región el país con un régimen laboral en temas de jornadas de tripulaciones más restrictivo, solamente después de 20 años en el año 2000 de 75 horas de vuelo se incrementó a 83 horas de vuelo, posteriormente en el año 2004 se efectuó un nuevo ajuste a la reglamentación incrementando las obras de 83 de vuelo a 90 horas de vuelo.

Podemos decir que casi después de 40 años, de 75 horas de vuelos, solamente hasta el 2004 se llegó al tope de las obras establecidas en el Código Sustantivo de Trabajo. Pero también es importante aclarar que el Consejo de Estado producto de unas diversas demandas del sindicato ya ha tenido pronunciamientos donde ha reiterado que la Aeronáutica Civil como sucede a nivel internacional es la autoridad competente para dentro del marco legal del Decreto 2058 del 51 y el Decreto 2742 distribuya esas jornadas ajustadas a la operatividad de la industria. No estamos bajo ninguna circunstancia solicitándole ni al Gobierno Nacional del Congreso que se vayan más del régimen laboral. Pero aquí es importante luego precisar y lamentar que

no tengamos la oportunidad de demostrar unas gráficas que son muy interesantes para efectos de la percepción que pueden tener los Congresistas sobre este tema, pero parte de los temas que aquí se han cuestionado si en Colombia es seguro volar que los pilotos y los regímenes de las tripulaciones son excesivos y estamos generando un tema de inseguridad tocando las fibras más profundas de los Congresistas. Nosotros les queremos decir y darles la confianza a los Congresistas, darles la confianza a los pasajeros que en Colombia es absolutamente seguro volar. Es así como en el año 2012, es decir, casi 10 o 12 años después donde se incrementó la jornada laboral el indicador de accidentabilidad de las empresas de transporte aéreo regular ese, pero también hemos visto cómo a lo largo de las dos últimas décadas, en especial después del 2004 los indicadores de seguridad nacional se han venido disminuyendo en una rata descendente de manera permanente.

Entonces no es paradójico pensar porque escuchará tripulaciones reclamando que sus condiciones están siendo maltratadas cuando las cifras y el rígidas demuestran que es seguro volar, no podemos jugar con la seguridad, es una responsabilidad de todos. Pero las cifras no solamente son a nivel nacional e internacional; la IATA destacó cómo el año 2012 fue el año donde se mejoraron las cifras estadísticas de accidentalidad de manera excepcional, ha sido el mayor y mejor año de la historia en los indicadores de seguridad, es decir, este no es un solo tema en Colombia, este es un tema y una preocupación global de todas las aerolíneas, y por ello todos estamos trabajando por mejorar este servicio que es público y es masivo para toda la ciudad.

También es importante destacar en este tema y más adelante yo le pediría señor Presidente si es posible que el Representante de ATAC del Consejo de Seguridad Aeronáutica pueda dar una cifras de seguridad al capitán Enrique, de lo contrario yo preferiría que los Congresistas si tienen alguna duda en temas de seguridad le pregunten sus inquietudes a una persona experta en esta materia. Pero vamos a ver qué pasa con la competitividad en el país. Después como lo habíamos indicado de tener una reforma en el año 2004 es paradójica que los indicadores de seguridad hayan mejorado, pero también tenemos que reconocer el esfuerzo de las empresas aéreas de aviación, esfuerzos de inversión de más de 10.000 millones de dólares, en Colombia somos privilegiados de contar con una de las mejores a nivel latinoamericano. Las aerolíneas están generando empleo, las aerolíneas están apostándole al país y están aplicando las mejores prácticas de seguridad en la industria, pero el proyecto de ley del Senador Galán, que nosotros compartimos su visión y su interés como industria sobre la problemática de seguridad, es que todos trabajamos para ello, sería absurdo pensar que las aerolíneas atentaran contra el bien principal de la industria que es la seguridad, nosotros necesitamos tener unos usuarios confiados, tranquilos, que se sientan completamente respaldados, que tienen unas aerolíneas seguras y con las mejores inversiones de seguridad.

Sin embargo, la solución no está en reducir las horas de vuelo, si uno ve desde el punto de vista internacional y tenemos que comprender que el transporte aéreo es una actividad globalizada donde nosotros tenemos que compararlos con todos los países a nivel mundial, como este proyecto de ley después de lograr un esfuerzo en el 2004 de llevar 90 horas nuevamente

en el 2013 nos lo tratan a reducir a 75 horas y si lo alcanzan a ver lamentablemente no es la estadística que están en todos los países de la región como la barra en rojo, es como quedaríamos con el proyecto de ley, la barra amarilla es como estamos hoy, es decir, o en Colombia está dentro del estándar, no estamos sobrepasando las horas ni estamos abusando de un régimen de horas que afecte con la seguridad porque si no estaríamos diciendo que a nivel mundial es inseguro volar. Pero además el proyecto de ley reduce las horas de vuelo anuales, es decir, la barra en rojo nos deja en los estándares inferiores de competitividad en la región, también nos pasa con las jornadas del tiempo de servicio diario. Eso significa que los tripulantes pueden volar 12.5 horas, puede tener disponibilidad al servicio de la empresa 12.5 horas y hoy lo reduce a 10 horas, es decir, estamos reduciendo tiempos de servicios, estamos reduciendo tiempos de vuelo e incrementando horas de descanso, incrementando unas cosas que consideramos de interés del Congreso de la República.

Las horas de descanso se incrementan de 10 a 12 horas, es decir, trabajo menos y es que asuma sus combatientes mal, es un principio fundamental de la industria. En el documento de la NASA que no se puede interpretar de manera sesgada ni fraccional, el documento de la NASA lo que dice es: se tiene que tener jornadas de trabajo para que se pueda cumplir un vuelo, si yo no tengo 10 o 12 horas de vuelo ¿qué pasa con un vuelo transcontinental a Alemania? ¿Volamos y paramos en una isla del Caribe como sucedía hace 50 años que teníamos que bordear todo el continente y parar en las islas Canarias para poder llegar a Europa. No, la industria no opera así. Nosotros, los ciudadanos colombianos necesitan conectividad, necesitan llegar a Europa, necesitan llegar dentro de los estándares de seguridad establecidos a nivel mundial a vuelos transcontinentales y esas son con jornadas horas de vuelos de 12 y 14 horas, pero ojo, lo que no se dice aquí es que después cómo se contemplan 12 y 14 horas de jornada, si siempre bajo una tripulación de relevo a bordo de la aeronave que garantiza que alguno de los tripulantes tenga descanso horizontal y efectivo, entonces no estamos vulnerando la legislación. Pero el proyecto de ley también establece unas cosas que son importantes de terminar y es que la jornada laboral mes se reduce, la jornada laboral año se reduce, y la jornada diaria se reduce. Pero se reduce aún más allá que cualquier otro ciudadano colombiano, es decir, estamos estableciendo un régimen muy especial, lo comprendemos, es una actividad particular y está reconocida como una actividad especial en el código, pero más adelante vamos a ver cómo se reducen todas esas jornadas generando una particularidad y una especialidad de este personal de tripulantes frente a toda la sociedad colombiana.

También generan un precedente que creo es muy importante para los señores Congresistas y es incrementar las semanas de licencia de maternidad. Hoy por convención colectiva las empresas de transporte aéreo regular les otorgan un año a las comandantes de licencia, las bajan inmediatamente de vuelo por condiciones de convenciones y pactos colectivos. Lo que pretende este proyecto laboral es seis meses de licencia de maternidad, me pregunto yo ¿qué pensarán las personas que trabajan en el sector real, en las fábricas, las personas que trabajan en una panadería, que trabajan en servicios de telecomunicaciones, qué tiene esa mujer diferente que tenga yo, que yo solamente tengo esta-

blecido tres meses de licencia de maternidad en este proyecto, ¿seis meses? Pero también es importante y que el Congreso lo sepa, se establecen 30 días de vacaciones por ley, ¿qué pasa con esto el colombiano? ¿Cuál es la responsabilidad señores Congresistas de generar un régimen especial donde estoy trabajando menos, retrasando más y otorgando unas vacaciones superior a las establecidas en el Código Sustantivo de Trabajo? Aquí es un tema que comunican, provocó mucho, este proyecto de ley, se indicaba que en Colombia los costos de tripulaciones eran inferiores en la región, preferiría la fuente y el año de la fuente. Nosotros revisando la juiciosa y de verdad exhaustiva presentación del Senador Galán, no vimos años de la información y fuentes citadas, nosotros les podemos decir que haciendo un análisis de las cifras de los costos de operación de la Aeronáutica Civil al año 2012, efectivamente vemos que este proyecto de ley nos generaría un castigo en el 20% de las voladas.

Hoy el régimen establece 90 horas de vuelo pero el promedio es de horas voladas de las tripulaciones que no llega más allá de 70 horas de vuelo, si vamos a generar un régimen de vuelo de 75 horas de vuelo no vamos a volar más allá de 60 horas de vuelo, eso significó sobrecosto, sobrecosto que con todo respeto tiene que tener un efecto o tiene un efecto en rutas o tiene un efecto de aeronaves en tierra o tiene un efecto en tarifas. Es imposible asumir un sobrecosto en la industria de esta manera sin que no tenga efecto. ¿Qué pasa cuando yo sea rentable? Cuando yo no soy rentable y empieza como industria, lamentablemente a ver los efectos que tengo en las rutas o que tienen un índice de ocupación inferior o rutas que no tienen rentabilidad. Les quiero decir señores Congresistas que donde las aerolíneas le han apostado más, donde estamos siendo fuente de productividad, donde estamos generando nuevas rutas, hoy la mitad de los colombianos vuelan por Avianca, nos convertimos en una alternativa de transporte, hoy sale más barato volar en avión que por vía terrestre, hoy solamente llegan víveres, combustibles, enseres a regiones apartadas a través de vías aéreas.

Si este proyecto se aprueba, si este proyecto llega a cursar estamos afectando destinos como Puerto Leguizamó, San Vicente del Caguán, Tame, La Macarena, Saravena, Moquí, Remedios, Villavicencio, San José del Guaviare, Mitú, Sincelajo, Caucasia, Quibdó. Por cualquier aerolínea Representante, sí señor Representante Ochoa, el impacto es muy grande porque estas rutas tienen un factor de ocupación mínimo y casi prestar el servicio ahí es una cuestión de deber social del Estado o de las aerolíneas pequeñas, si una aerolínea grande no puede prestar este servicio yo no me imagino una aerolínea como Hada, Aerolíneas de Antioquia para los Representantes de Antioquia, el Representante Valdés, usted sabe la función de aerolíneas Hada en el mercado regional, o qué podemos decir que una aerolínea como Easyfly o qué podemos decir de una aerolínea como Viva Colombia que tenemos aquí el Representante legal de Viva Colombia que se han esforzado por generar al país unas tarifas nunca vistas en el país, conectividad y servicio en todas las regiones.

Estamos hablando de un proyecto de ley que lo que nos está haciendo es afectando la competitividad y no hay ningún estándar que nos indique que efectivamente Colombia está siendo abusivo o excesivo, estamos dentro del estándar internacional. Pero también quisiera llamarles a ustedes la atención, como

ustedes saben el 85.7% de los colombianos reciben dos salarios mínimos. Yo les quiero decir señores Representantes que en las aerolíneas de transporte aéreo regular en Colombia un comandante recibe 27 salarios mínimos legales vigentes, hagan los cálculos ustedes, un copiloto 14 salarios mínimos legales mensuales vigentes y una auxiliar en promedio de 6.5 salarios mensuales vigentes. Estamos legislando, es en promedio, estamos hablando del promedio con cifras, las podemos entregar, que ustedes puedan constatar con fuentes, no sólo con retórica, la información que está brindando la asociación.

Estamos hablando que bajo el estándar socioeconómico de Colombia que solamente el 85% de la población colombiana ganando salarios legales mínimos mensuales vigentes. Pero también queremos decir que entendemos el rol de las mujeres, para nosotros las mujeres, es muy difícil trabajar en cualquier actividad económica, admiramos la labor que hacen las auxiliares de servicios a bordo, las que hacen las comandantes como también la hacen los médicos, es más, cualquier mujer que trabaja en el sector aéreo después de constatar y de eso doy fe, que trabajamos 14 o 15 horas diarias, y tenemos que hacer un esfuerzo por compromiso y por pasión con la industria, de tener equilibrio de familia, pero eso no solamente es de la actividad del tripulante de cabina, y no solamente es de las comandantes, nosotros estamos viendo un rol mucho más activo y mucho más fuerte de las mujeres en todas las actividades económicas y si uno hace una comparación de la participación de las mujeres en el sector transporte de acuerdo con las cifras del DANE, frente a otros sectores económicos, ustedes se van a sorprender que la participación de las mujeres en el sector aéreo es del 48% mientras que el resto de acuerdo con las cifras del DANE para el sector transporte, almacenamiento y comunicaciones, que es donde estamos clasificados, solamente el 18%, es decir, la industria genera una actividad muy importante para el rol que las mujeres, entonces si trabajamos ahí ¿es tan malo? Simplemente les quiero decir que esa sea otra de las inquietudes que ustedes de manera objetiva tienen que resolver. Esto de manera general son las apreciaciones desde el punto de vista de competitividad y marco regulatorio y me gustaría que el Representante de la asociación en el Consejo de Seguridad Aérea Enrique Sohm, pudiera venir y nos precisara unos temas de carácter especial en seguridad.

El Presidente:

Gracias doctora Claudia Velázquez. Tiene el uso de la palabra el señor Luis Fernando Jiménez del equipo de trabajo del Senador Galán.

Doctor Luis Fernando Jiménez:

Muchas gracias señor Presidente. Yo para este proyecto de ley parte de la unidad de trabajo legislativo del Senador Luis Carlos Galán y he venido manejando el asunto desde el punto de vista jurídico. Lo hemos venido manejando dentro de un contexto absolutamente diferente, tal vez el que se ha presentado fundamentalmente a ATAAC. El asunto que se está manejando es la regulación integral de todas las relaciones de trabajo de las tripulaciones de vuelo que se rigen a través de contratos de trabajo. No exclusivamente la jornada laboral. Para ello es necesario que nosotros hagamos como un pequeño recuerdo histórico del porqué en un momento determinado un órgano que tiene exclusivamente carácter técnico llegó a

tener alguna injerencia en la distribución de la jornada laboral de 90 horas durante el mes corriente. Hasta ahí llegó la legislación particular para las tripulaciones de vuelo. Y todo comienza en un momento histórico, tal vez así hago para nuestro país como es el 9 abril 1949.

Veníamos estrenando un Código Laboral que venía de los años 30 y consiguientemente a las regulaciones de orden laboral, particularmente a las regulaciones especiales no tenían una cabida pertinente dentro de la codificación correspondiente. En ese momento en los años 50 comienza a aparecer la grande Aerolínea Colombiana Avianca que nace de la vieja Escalta. Pero a mediados de los años 1913, cuando comienza aquí llega por primera vez un avión a Barranquilla y luego desarrollada en el año 1918. Esa vieja Escalta origina Avianca y entramos en el mundo verdadero de la comunicación aérea, hacemos verdaderamente la revolución industrial en materia aeronáutica. Frente a ello tenemos entonces, una junta de Gobierno que necesariamente reduce al máximo las condiciones de legislación, prácticamente tenemos durante 10 años un legislativo amordazado, esa es la razón exacta del porqué la única legislación que aparece respecto de la jornada laboral de los tripulantes se reduce a distribuir esas 90 horas durante un mes, no hay más facultades, lo anterior no me lo acabo de inventar, es exactamente lo que indica el Consejo de Estado, cuando en un momento determinado debe pronunciarse frente a un decreto, de la Resolución 2400 de 2004, estamos hablando del año 2009.

Bajo esas condiciones ha seguido avanzando necesariamente como lo dijo la doctora Representante de ATAAC, enormemente a grandes niveles no quede la devolución de la aeronáutica en general en el mundo y Colombia, no ha sido extraña a ese avance. Los licores, los sistemas laborales cambian, efectivamente se pasa de un menor trabajo material a un mayor trabajo mental que a la par es absolutamente fatigante y mucho más fatigante porque afecta directamente los sentidos más especiales de la vigilia, bajo esas condiciones, es indiscutible que nos encontramos entonces desde el punto de vista jurídico, con una codificación que no responde a esas especialidades. Lógico es, ¿compete a quiénes? al legislador que procura que haya una legislación coherente incorporada dentro del código laboral, que trascienda, claro está, la simple referencia a la jornada laboral o jornada de trabajo, quería decir algunas cosas sobre el particular, efectivamente la Representante de ATAAC adujo el artículo 161 de la codificación laboral, efectivamente el Gobierno tiene una facultad, pero no para incrementar la jornada laboral, sino para reducir aquellas oportunidades en que se considere que las condiciones de las jornadas son insalubres y particularmente peligrosas, no tanto para quien está a cargo de quien ejerce la labor, sino para el empleador mismo, para el trabajador mismo. Ahora lo que tenemos nosotros es una visión completamente distinta una gran población, 22 millones de personas que se transportan en el país, que exigen que quien esté a su cargo esté supremamente vigilante.

Estamos en el campo más claro para entrar a establecer regulación de modo integral, de carácter laboral, que regule el contrato del trabajo. Ese es en efecto el propósito del proyecto que presenta a la consideración de las Cámaras del legislativo el Senador Juan Manuel Galán, no es otro. Entro aquí a hacer una discusión que se haría imposible respecto del número o no número de horas. Creo que esa es una acción

que compete a los señores legisladores, simplemente respecto a la numeración, el número de incremento o decremento de ellas hay una propuesta y esa propuesta es la que surge del debate. Pero con esta visión la parte jurídica está supremamente bien establecida, no puede haber legislación de orden laboral por fuera del ordenamiento laboral, lo que queremos hacer es exactamente si hay algo que esté por fuera de su ordenamiento que ingresa debidamente a ese ordenamiento laboral, como han ingresado más de 24 relaciones de orden laboral para determinados trabajadores que bien pueden consultarse claramente en la codificación laboral, particularmente en la correspondiente a la unidad que se llama contrato de trabajo con determinados trabajadores.

Considero que su suficiente como exposición de carácter jurídico y si queda algún tiempo se lo cedo al próximo orador.

El Presidente:

Gracias doctor Luis Fernando Jiménez del equipo legislativo del Senador Galán. Tiene el uso la palabra el capitán Enrique Sohm, Gerente de Seguridad Avianca.

Enrique Sohm, Gerente de Seguridad Avianca:

Muy buenas tardes honorables Senadores, Senador Galán y personal aquí presente. La seguridad operacional es importante para toda la industria en general, habíamos visto que la doctora Claudia nos mostró unas estadísticas pero para ir más allá la industria está trabajando mancomunadamente para reducir la accidentalidad a través de sistemas de gestión de seguridad y a través de otros elementos que se han incorporado a la industria como las auditorías AIOS de la IATA. En el año 2012 la IATA indicó que este fue un año excepcional para la seguridad aérea en que realmente no ha habido tantas muertes como podrían, si la persona viaja en avión durante su vida, podría recorrer 14.000 años consecutivos sin tener un accidente de aviación. Pero más allá hay unos objetivos mundiales. Vimos en las estadísticas del año 2011, es como un elemento que contribuye a la accidentalidad, la fatiga contribuye con un 6% de esto y a partir del año 2010 empezó a trabajar en conjunto, la IATA con la OASI y con IFALPA para generar los mecanismos de administración de gestión de la fatiga, el cual está actualmente documentado y el objetivo de esto es adecuar los tiempos de vuelo con los tiempos de descanso para garantizar que se cumpla con la objetividad operativa pero con el descanso adecuado de los tripulantes y puedan lograr el cometido de vuelo seguro.

Como elementos para ilustrar únicamente la parte del sistema de gestión de fatiga tenemos que esto contempla los siguientes elementos: un proceso de administración o gestión del riesgo, una política clara que incluye los conceptos de lo que son los elementos de la gestión de fatiga, cuáles son los objetivos de seguridad que se vayan a alcanzar, una declaración de la administración con el compromiso ante esa gestión del riesgo de fatiga. Dentro del proceso de riesgo está identificar las estrategias de mitigación para la fatiga, posterior a eso hay que documentarlo a través de un documento que puede ser una política con los objetivos, los procesos y procedimientos, quiénes son los responsables en la administración y cuál es la autoridad de sus responsables con respecto a la gestión del riesgo, cuáles son los mecanismos que se vayan a involucrar a todos los actores, que no sólo son los

pilotos y no las asociaciones, la aerolínea como tal, la autoridad aeronáutica, y cuáles serán los tipos de trabajos actuales y los planeados, con el fin de obtener resultados, recomendaciones y acciones. Posterior a eso debe haber un proceso de aseguramiento de la seguridad a través del monitoreo de este sistema de gestión de riesgos, a través de los cambios operacionales y organizacionales, con la finalidad de conseguir un mejoramiento continuado de la seguridad.

Y por último está el proceso de promoción de facilidad a través de los programas de entrenamientos y los programas de comunicaciones. Eso es con respecto a la ilustración de lo que es en el ámbito internacional el concepto de administración de fatiga y seguridad personal. Por su atención gracias.

El Presidente:

Gracias capitán Enrique Sohm. Tiene el uso de la palabra el Brigadier General Carlos Eduardo Montealegre, Presidente de Satena.

Brigadier General Carlos Eduardo Montealegre, Presidente de Satena:

Muchas gracias señor Presidente, señor Senador Galán, señores Representantes. Simplemente quisiera no volver a repetir lo que han dicho las otras personas, solamente quería como trasladar lo que ustedes van a poner en esa ley a lo que le pasaría a una compañía como Satena es una compañía regional, una compañía de 51 años de existencia que es propiedad del Estado y que pues sirve a muchos colombianos en las regiones. Nosotros atendemos a 33 destinos de los cuales 27 son sociales, casi el 70% de mis rutas es una pérdida. Nosotros atendemos a los departamentos de Arauca, Vichada, Guainía, Vaupés, Amazonas, Putumayo, Caquetá, Nariño, Cauca, Valle, Antioquia, Chocó y algunos otros sitios donde no va nadie más. A pesar de lo que han dicho aquí, de pronto se tiene una falsa percepción de que todos los proyectos de Satena son militares, y no es cierto, pero 126 pilotos que hoy en día tiene Satena, entre pilotos y copilotos, hay 65 militares y 61 civiles, y todas las auxiliares de vuelo son personal civil. El impacto directo de la ley al aumentar o disminuir los tiempos de servicios, al colocar toda esta restricción a las tripulaciones significa en términos de dinero para Satena un incremento en los costos de aproximadamente 5.270 millones de pesos al año. Eso simplemente pone en riesgo la supervivencia de esa compañía.

Entonces, el llamado a los Representantes de todas estas regiones de Colombia es que este proyecto puede poner en riesgo a esos más de 900.000 pasajeros que llevamos, y de esos casi unos 500.000 pasajeros de esas regiones en las cuales de pronto si esta ley se llega a aprobar es probable que la compañía de Satena dejaría de existir porque hay otra cosa que de pronto en el imaginario popular se piensa que Satena tiene un apoyo presupuestal y no es así. Satena depende de sus ingresos y aumentar los costos sin ninguna posibilidad de incrementar los ingresos pues estos 5.000 millones se convierten en una pérdida que como ustedes saben la situación económica de Satena es tal que podría como les dije anteriormente poner en riesgo la supervivencia de la compañía, o sea, que estamos poniendo en riesgo la conectividad de todas esas regiones a las cuales estamos sirviendo por efecto de esta disminución de la capacidad de trabajo de nuestros pilotos, copilotos y de las auxiliares de vuelo. Se han llamado a todos los Representantes, especialmente a esas regiones, de la responsabilidad que tienen en este

momento de aprobar o no este proyecto que pondría en riesgo la conectividad aérea y el desarrollo social y económico de esas regiones. Muchas gracias

El Presidente:

Gracias capitán. Tiene el uso en representación del señor Ministro de Hacienda, Omar Montoya Hernández.

Representante del Ministerio de Hacienda, doctor Omar Montoya Hernández:

Gracias. Buenos días, Senador Galán, gracias por la invitación a esta actividad de debate público. El Ministerio de Hacienda desde su competencia y mirando el impacto fiscal de todos los proyectos de ley en desarrollo de lo establecido en la Ley 819 de responsabilidad fiscal pues tiene la imperiosa necesidad de pronunciarse sobre los proyectos y los efectos fiscales que de él se derivan para las arcas del Estado. Básicamente para los impactos que pueda haber en la Hacienda Pública. El proyecto de ley efectivamente pretende reglamentar y establecer disposiciones en materia laboral en el establecimiento claro de una jornada laboral para los pilotos y copilotos de vuelo de esta actividad económica que es el tema del transporte de personal a través de la comunicación aérea. Adicionalmente se introducen allí otra serie de disposiciones regulatorias en cuanto a lo que se denomina el periodo de lactancia, y jornada de horas de trabajo. Sin embargo el Ministerio de Hacienda como objetivo hace la revolución y mira el impacto fiscal y de alguna manera concordante con lo que acaba de mencionar el General sobre el impacto que habría en Satena, efectivamente encontramos que la valoración de las disposiciones que afectarían al tren de ingresos y gastos de Satena sería de cerca de 5.200.000.000 de pesos con lo cual la preocupación que le asiste al Ministerio de Hacienda es que al existir este cambio de jornada laboral y estas disposiciones y particularmente en esta empresa, si estos costos no se traducen en un aumento de tarifas, necesariamente van a impactar el patrimonio de la empresa y probablemente lo van a colocar en una situación que le podría llevar a su liquidación, toda vez que hoy tiene un régimen especial que hace que este tipo de entidades o este tipo de empresas si empiezan a registrar pérdidas constantes en su patrimonio, el código hace que deban entrar en liquidación.

Sin embargo pues, desde el Ministerio de Hacienda es como nuestro comentario general de impacto que puede tener en la estructura patrimonial de la empresa de sus 5.200.000.000 de pesos. Nosotros desde el Ministerio de Hacienda no tendríamos algún comentario adicional. Es importante que se vea el tema desde la perspectiva también de lo que piensa el Ministerio de Trabajo sobre el asunto, adicionalmente pero que la Aeronáutica Civil que ha venido regulando el asunto pudiera pronunciarse de fondo sobre este proyecto de ley. No tengo más señor Presidente para comentar sobre el proyecto de ley. Gracias.

El Presidente:

Gracias doctor Omar Montoya. Tiene el uso de la palabra el señor Emilio Posada, Representante de Viva Colombia. ¿Está presente?

Juan Emilio Posada, Representante de Viva Colombia:

Gracias señor Presidente. Buenos días a todos. Viva Colombia es una aerolínea de bajo costo. Es una aerolínea que viene generando la posibilidad a millo-

nes de colombianos el poder volar, utilizar el modo aéreo, como nunca. Y lo ha hecho gracias al trabajo mancomunado de todos los que estamos acá presentes, no solamente frente a mejorar la seguridad, sino frente a ser más eficientes y productivos, todos los recursos que aportamos para que se lleve a cabo un vuelo, y ese trabajo tiene que seguir continuando. Los que estamos presentes tenemos y compartimos un valor fundamental y es que todos trabajamos frente a una obligación que es seguir mejorando los niveles de seguridad del modo aéreo y lo venimos haciendo todos, no importa si estamos como empleadores como empleados, todos lo venimos haciendo exitosamente y es algo muy admirable de la industria de las aerolíneas.

Sin embargo, es obligación hay que cumplirla de la mano de otras obligaciones, dos, especialmente que voy a mencionar que hace que si no se cumplen las otras dos obligaciones deja de tener sentido el cumplir con la primera obligación de volar cada vez más seguro. Y me refiero a que tenemos que ser competitivos y tenemos que proteger el empleo de todas las personas que trabajan en las aerolíneas y en el sistema de modo aéreo con aerolíneas competitivas, esa es una obligación la de proteger el empleo a través de ser competitivos en forma tal que una industria globalizada no quede en manos de competidores que han hecho el trabajo, mejor hecho que nosotros, o que se pueden cobijar bajo regulaciones que son más competitivas que las nuestras a pesar de que se cumplen, y se logra el compromiso de mejorar los niveles de seguridad.

Y la segunda obligación que tenemos todos es que logremos esos avances en seguridad con eficiencia económica manteniendo óptimos los costos de los recursos que perdimos para lograr esos mayores niveles de seguridad. Nosotros hemos visto que el proyecto de ley tal como estaba buscando bien la correcta intención de seguir elevando los niveles de seguridad que están demostrados en todos los indicadores pero no está cumpliendo con las otras dos obligaciones, no está claro que estemos cumpliendo de mantener la competitividad y mantener el uso óptimo de los recursos con el fin de lograr mayores niveles de seguridad, en otras palabras, no vemos cómo elevando los costos, utilizando sub-óptimamente a personas valiosas, entrenadas con una gran inversión porque las ponemos a trabajar mucho menos de lo que están en condiciones y capacidad de trabajar y de retornarle a la economía y a la Nación, lo que la Nación invierte en ellas en entrenamiento y reentrenamiento, no estamos haciendo un trabajo eficiente desde el punto de vista de la Nación, si lo que se obtiene es reducir en la forma como está planteado en el proyecto de ley la capacidad de retorno a la Nación de las personas que cubre el proyecto de ley, es decir, los aviadores y los auxiliares de vuelo, de modo que lo que les invitamos es a que sigamos elevando los niveles de seguridad y hagámoslo en forma competitiva para proteger el empleo y en forma óptima tanto desde el punto de vista del logro de la seguridad como el costo que incurrimos para lograr esos menores niveles de seguridad. Muchas gracias Presidente.

El Presidente:

Gracias, doctor Juan Emilio Posada. Proceda señor Representante Juan Valdés.

Honorable Representante Juan Valdés Barcha:

Presidente, aprovechando que el doctor Juan Emilio acaba de intervenir y que está al frente de uno,

quizá la única aerolínea de bajo costo que hay en este país digamos, el posicionamiento y que fuera de eso él tiene una experiencia después de haber presidido ASES durante muchísimos años, doctor Juan Emilio, la pregunta es muy concreta y es cómo hacen en Viva Colombia, ¿cuál es el rango diríamos de las horas de vuelo de sus pilotos y el personal aéreo de Viva Colombia es el mínimo establecido por otras aerolíneas que no tienen precisamente los esquemas de bajo costo? Por qué en la sesión pasada nosotros aquí discutíamos algo que no quisiéramos que cualquier mejora en términos laborales se pueda traducir en un asunto en materia de tarifas para los clientes. Entonces, si nos podrían ampliar su información, era eso simplemente Presidente.

El Presidente:

Puede responder todo Juan Emilio Posada.

Juan Emilio Posada, Representante de Viva Colombia:

Muchas gracias señor Presidente. Representantes, nosotros tenemos los mismos criterios y las mismas obligaciones de todas las aerolíneas dentro del reglamento aeronáutico. Tenemos una operación distinta en la medida que tenemos muchos vuelos cortos, nacionales que hacen que la norma nos aplique como limitante de una forma distinta, porque son más ciclos por día. Nosotros somos una aerolínea pequeña, sólo tenemos cinco aviones, si este proyecto pasa con estas, nos cuesta 300 millones de pesos mensuales más que tocaría trasladarlos a la tarifa y seguramente al subir la tarifa se baja la cantidad de pasajeros. En nuestra aerolínea hemos descubierto que cada vez que logramos bajar la tarifa 10% el volumen de pasajeros crecen 30%. Y lo que hemos logrado como la mayoría de las aerolíneas de bajo costo es mantener niveles óptimos de seguridad y a niveles óptimos de costo. Eso se puede hacer, toca trabajar muy en detalle pero se puede hacer.

El Presidente:

Gracias, doctor Juan Emilio Posada. Tiene el uso de la palabra el doctor Santiago Castro, Director de Aereocivil.

Santiago Castro, Director de Aeronáutica Civil:

Muchas gracias señor Presidente. Señores miembros de la Comisión Séptima, señores panelistas, Senador Galán autor del proyecto, compañeros de Aeronáutica Civil.

Primero pues quiero agradecer sinceramente a la Comisión que haya tenido a bien invitar a la autoridad Aeronáutica, creemos que es un proyecto para nosotros de mucho interés, toda vez que toca parte de lo que son nuestras competencias ratificadas en el Consejo de Estado y que obviamente nosotros tenemos de nuestras funciones, no solamente en los aspectos de seguridad operacional, sino del bienestar de la industria, y ambos aspectos obviamente son tocados en este proyecto. Primero voy a hablar muy corto de lo que es nuestra competencia desde nuestra creación. Nosotros tenemos una Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), porque muchas veces dice, oiga, pero quién controla con conocimiento a la Aeronáutica, si los temas aeronáuticos realmente experto de Aeronáutica que esté por encima, sí, lo que pasa es que no está en Colombia, está en Montreal, brazo de Naciones Unidas, lo que digo que es tal vez el brazo más efectivo y menos conocido de las Naciones Unidas y se llama el OACI, de la cual nosotros no

sólo somos estado miembro, sino ahorita somos parte de su consejo directivo. 191 Miembros de la OACI y 191 miembros que asistían religiosamente a todas las reuniones, participaban en las decisiones incluso en lo más álgido de la guerra fría, los países de la cortina de hierro y si le sumamos esto a la China comunista, pero la China comunista de hace 20 y pico de años, Corea del Norte participara y acatan las directrices de la OACI, ¿por qué? Porque la aviación es una industria global, la aviación no puede tener diferentes normas a medida que uno vaya pasando por diferentes espacios aéreos, entonces aquí no es digamos un foro para hablar de cómo mejorar el mundo, no, aquí es un foro real donde se toman decisiones, donde estas decisiones se deben acatar, donde se deben implementar, donde hay auditorías constantemente por parte de la OACI a los diferentes países.

Nosotros hemos tenido tutorial de la OACI, ocho personas, expertos de la OACI, más de nueve días en Colombia analizando hasta el último recoveco de la Aeronáutica Civil. Afortunadamente el veredicto fue muy bueno. Mediante la Ley 12 de 1947 Colombia aprobó su admisión al convenio sobre la Aviación Civil Internacional, se convirtió en miembro pleno. Nuestra relación es supremamente estrecha, nuestros funcionarios constantemente están yendo a seminarios de la OACI, la OACI nos está visitando mínimo dos veces por año, en el caso mío, dos veces al año mínimo tengo que ir a rendir cuentas sobre lo que estamos haciendo, cómo estamos implementando con los anexos de la OACI se reflejan en los reglamentos aeronáuticos, y Colombia es uno de los pocos países que tiene en sus reglamentos aeronáuticos todos los principios anexos de la OACI, para implementar esos anexos de la OACI es un tema complejo, porque es que hay que tener en cuenta la normatividad de cada país, entonces se tienen que hacer ciertas variaciones, muchas veces se tienen que dejar inconformidades pero nos hemos aplicado a la tarea y lo hemos hecho.

Y constantemente está generando documentos de apoyo y recomendaciones en todos los aspectos, incluso en el aspecto que nos ocupa el día de hoy, este es un documento de la OACI, “fatigue risk management systems”, sistemas de administración del riesgo de fatiga, Manual para reguladores, o sea, para entidades aeronáuticas. ¿Cuáles son las conferencias? La Ley 12 del 47, el Decreto 2007 de 1991, el Código de Comercio, la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996, el Decreto 101 del 2000 que fue modificado con el Decreto 2741 del 2001 y el Decreto 60 del 2004. Y obviamente están ahí referidas todas las que son nuestras competencias y nuestras funciones, incluyendo las funciones del director general en materia de reglamentación. Nosotros reglamentamos a través de la planeación de nuestro RAC, nosotros certificamos a todo lo que es organizaciones y licencias a personal aeronáutico, vigilamos, hacemos el control, seguimiento y vigilancia del cumplimiento de nuestros reglamentos aeronáuticos y sancionamos cuando hay el incumplimiento de los mismos ¿cuáles son nuestros actores entre nuestra esfera de regulación? Aeródromos, organización de mantenimiento, explotadores aéreos, llámense aerolíneas, holding y servicios en tierra, centro de instrucción, proveedores de servicios de tránsito aéreo.

En temas de normas lo que tiene que ver en la parte laboral, la aeronáutica tiene claro que la jornada laboral está regulada en el artículo 161 y los siguientes artículos del Código Sustantivo de Trabajo, no es

nuestra competencia la jornada laboral, lo que es desde nuestra competencia es dado que es una jornada atípica porque no es una jornada y entiendo cuando el auxiliar de vuelo nos exponía el tema del desafío de poder tener una vida familiar normal en una actividad que tiene jornadas atípicas, entonces esa parte regulamos nosotros. Yo les digo, y aquí hablando ante Congresistas y habiendo ejercido la labor de Congresista durante 16 años, pues ustedes más que nadie saben qué es tener jornadas laborales típicas en una labor como la del Congreso la República donde las sesiones pueden llegar hasta las 11:30, entonces qué se hace, se regula, es lo que son los tiempos de descanso. Eso sí no lo tenía yo ni ustedes lo tienen, pues regulación especial de tiempo de descanso como Congresistas. El Decreto 2058 al 50 y uno limita a 90 horas de vuelos la jornada del piloto civil, esto es en el 51. Cuando el piloto tenía escasas ayudas electrónicas para manejar lo que es la operación vuelo, no tenemos ni piloto automático, ni teníamos la clase de sensores que tenemos ahora, aunque también les digo, estar monitoreando esos sensores y estar pendientes de todos los sistemas y subsistemas que se han creado también es una complejidad grande. El artículo 1801 del Código de Comercio atribuye a la Aeronáutica Civil la facultad para determinar las condiciones necesarias para el ejercicio de las funciones propias del personal aeronáutico, o sea, no regulamos la jornada laboral pero sí como se ejerce esa jornada laboral en la actividad atípica. Por lo tanto no es cierto lo que se dijo en la sesión pasada que eso no era competencia de la Aeronáutica, es competencia de la Aeronáutica, no la jornada, que es el Código del Trabajo, pero sí cómo se organizan el ejercicio de sus funciones dentro de la jornada laboral. Por ende la autoridad civil no establece la jornada laboral, reglamenta los aspectos técnicos aeronáuticos originados en el periodo de servicio ¿qué comprende el periodo de servicio? Tiempo de servicios, bueno, descanso, y horas libres.

Actualmente, los tiempos de servicio, los de vuelo, los de descanso y los días libres están previstos en el Decreto número 2742 del 2009 y en los capítulos 4.17 de los reglamentos aeronáuticos conforme con las prácticas de la aviación civil, por ende no hay vacío, no hay el limbo, están hablando que existe sobre este tema, está la jornada laboral por el Código Sustantivo Laboral está todo lo que es los tiempos de servicios de vuelos, regulados por un decreto presidencial, y ese decreto presidencial por qué se tomó en su momento, y les hago un reporte de una historia. Porque cuando se tomó la reglamentación por parte de la Aeronáutica las asociaciones demandaron esas resoluciones y entonces, eso se fue al Concejo de Estado. El Concejo de Estado de 5 demandas, ya ha resuelto 4 a favor de la Aeronáutica, pero nosotros mientras estaba ahí sí, en el limbo, porque pues estaban demandadas nuestras acciones, nosotros pedimos la presidencia que hiciera el decreto para que no hubiera vacíos en el momento en que ya la última demanda, incluso ya nosotros lo podíamos empezar a hacer pero queremos ser en ese tema prudentes, esperar si la última demanda sale a favor, retomamos nuestras competencias, las competencias que siempre hemos tenido.

Ahora, les quiero decir, no con esto estoy diciendo que el Congreso no tenga todas las facultades para legislar sobre ese tema si quisieran, lo pueden hacer, y entonces en ese momento nos pueden quitar nuestras competencias y ustedes decir, no este tema técnico queremos abocarlo nosotros y nosotros legislamos,

lo pueden hacer perfectamente, o sea, están en todo su derecho, ni más faltaba que un ex congresista les fuera a decir al Congreso que no lo pueden hacer y que no esté dentro de las competencias, lo pueden hacer. Yo les sugeriría que lo hicieran, por qué, porque son temas extremadamente técnicos y temas que van cambiando, entre otras, el día de mañana podía salir ya una recomendación de OACI para unos tiempos de vuelo diferentes, imagínense entonces, tener que llevar otra vez eso al Congreso, si queremos acatar nosotros por reglamento aeronáutico lo podemos adoptar de manera inmediata, no tenemos que ir al legislativo y tenemos toda la delegación, les puedo leer lo que ha dicho el Consejo de Estado en la sentencia que dijeron en una ocasión pasada aquí, que demostraba que no tenemos competencia, dice: la facultad reglamentaria atribuida a la Aeronáutica Civil le permite hacer la distribución de las horas de trabajo de los pilotos y los copilotos en los días, semanas, y el año dentro del número máximo de 90 horas establecido por los Decretos números 2958 y 1951 sin que pueda considerarse está usurpando una materia propia del legislativo, teniendo en cuenta que se contrae a reglamentar las horas de vuelo dentro de los parámetros legales.

O sea, por el contrario lo que el Consejo de Estado allí está haciendo, es ratificando nuestra competencia. ¿Cuál es el respaldo, más respaldo jurisprudencial? este es de la Corte Suprema de Justicia. En la Sentencia 88 el 25 julio 2010 el magistrado, el doctor Pablo Cáceres. El reglamento por sí mismo dice, no crean una situación general, ni un derecho, ni un trámite o procedimiento, sino que aporta o precisa un concepto, casi un dictamen, en el campo lo cual lo llama la ley, las condiciones y lineamientos que ya consideran su soberanía. La invitación de la ley explica porque la regla contenida en el decreto reglamentario en la orden o en la resolución afecta de manera general la conducta de los particulares, pero en todo caso la subordinación del reglamento a la ley es total, en su contenido no puede existir nada que la ley en su esencia no haya previsto y por eso nosotros no podemos pasarnos más de la jornada laboral que ha decretado el Código Sustantivo del Trabajo.

Les voy a hablar de estándares, OACI como es el anexo. Tiempo de vuelo, pedido de servicio de vuelo, período de servicio, periodo descanso para la gestión de la fatiga. Para manejarlas, establecer reglamentos que determine limitaciones aplicables al tiempo de vuelo y periodos de servicio de vuelo, periodo de servicio y periodo de descanso para los miembros de la tripulación de vuelo. Cuando esté disponible este reglamento se basará en principios y conocimientos científicos con la intención de asegurar que los miembros de la tripulación de vuelos se desempeñen con un nivel adecuado de estado de alerta. Adjunto: A) texto de orientación para la elaboración de reglamentos prescriptivos para la gestión de la fatiga y el capítulo "N" del LAR 121 reproduce ese mismo estándar. ¿Saben que son los LAR? Reglamentos Aeronáuticos de América Latina, al cual Colombia finalmente ingresó para armonizar todos los reglamentos aeronáuticos del hemisferio. ¿Qué son las bases para un comparativo de tiempo de vuelo? Y esto es importante que lo vean porque es que uno no puede mirar una exposición y que le hablen de tiempos de vuelo sin que el mismo tiempo le hable de tiempos de descanso y le haga la diferencia con tiempos de servicio.

Empecemos con que la unidad de medida es la hora, y los tiempos tomados para una tripulación

básica de los pilotos en aeronaves de transporte, por ejemplo los turbo reactores, tiempos de servicio es el período de tiempo durante el cual el tripulante se halle a disposición de la empresa, no necesariamente es el tiempo de vuelo, es el tiempo de servicio que está a disposición de la empresa y no puede obviamente ir más allá de lo que es la jornada laboral que expone el Código Sustantivo de Trabajo. Y tiempos de vuelo es el tiempo transcurrido desde el momento en que el avión empieza a moverse por cualquier medio con el propósito de despegar hasta el momento en que se detiene hasta finalizar el vuelo. Lo que uno llama calzas afuera, cuando el avión estaba en frente de un puente de abordaje, le quitan las casas o las cuñas de las llantas y el avión empieza un movimiento, sale, vuela a su destino, llega, parquea y le ponen otra vez las calzas. Eso es el tiempo de vuelo. Ahora uno podría decir, no, es que el tiempo de vuelo también debe ser desde que el auxiliar de vuelo, desde que el tripulante sale de su casa porque se está desplazando. Pero eso entonces, tendría que decir también para todas las personas que trabajan en oficinas que eso también pues es desde el momento que sale de su casa porque es el desplazamiento de su trabajo. Ese es un tema que no contempla el Código Sustantivo de Trabajo. Los tiempos establecidos en sus respectivos reglamentos, es que hay unos cuadros, pero no los puedo poner entonces, aparecerían unos cuadros SR que es sin reglamentar porque hay muchos países que no lo tienen reglamentados. La única región del mundo con períodos unificados en la comunidad económica europea y vamos a ver más adelante que tiene la comunidad económica europea. Comparativo de períodos, yo más allá de las implicaciones de las cuales me voy a referir al final yo simplemente tengo la responsabilidad de decir qué es lo que observamos nosotros como autoridad, también porque conocemos lo que está pasando en las otras autoridades de la región y con las otras autoridades aeronáuticas del mundo. Que los tiempos de servicio de vuelo aplicables en Colombia no son más altos que los aplicables en otros países. Y que los referidos tiempos bien se cuadran de forma general en las prácticas aeronáuticas mundiales son menores que los aplicados en otras latitudes. Claro, uno podría escoger diferentes países, entonces con un ejemplo de un país que tenga digamos un menor tiempo de vuelo y otro que tenga el menor tiempo de servicio pero no solo sería una comparación inequitativa, ni justa, uno tiene que ver los promedios que hay en todas las regiones.

Los tiempos previstos para el año no se copan por vacaciones, descansos, días libres o situaciones administrativas. Y no creemos como autoridad, es nuestra opinión, como autoridad no creemos que sea necesario introducir las disminuciones a los referidos tiempos, ¿por qué? Primero, porque no estamos por la tasa alta de los tiempos de vuelo y los tiempos de servicio en el mundo, si ven, tiempos de servicio, Perú son 13, en Chile 14, en Brasil 14, en Argentina 12.5 y en Colombia 12.5, el promedio es 13.3. Tiempos de vuelo, ahí sí lo tiene reglamentado la comunidad económica europea, tiene 13 Estados Unidos, 8 Perú, 8 Chile, Brasil 9.5, Argentina 9, Colombia 9, el promedio es 9.2, Colombia lo tiene en 9. Si los medimos por semana, tiempos de servicio, la comunidad económica europea no tiene el 60, nosotros no los tenemos reglamentados, lo tenemos reglamentado es por quincena. Si es por quincena, nosotros, solamente Argentina y Colombia de los países que comparamos lo tienen reglamentado, los tenemos en 50. Si es por

mes, los tiempos de vuelo en la comunidad económica europea son 100, en Estados Unidos son 100, en Perú son 100, en Chile son 100, en Brasil son 100, en Argentina 90 y en Colombia 90. Promedio 97.1, Colombia lo tiene en 90. Si es por trimestre, Chile lo tiene en 270, Brasil 255, Argentina 270, Colombia 270, el promedio es 265, Colombia solo tiene cinco puntos por encima del promedio. 265 el promedio en el mundo, Colombia lo tiene en 270. Lo estoy diciendo porque estoy viendo lo que parecía favorecer a Colombia y lo que no lo favorece. Y al año La Comunidad Económica Europea lo tiene 900, Estados Unidos en 900, Perú en 1000, Chile en 1000, Brasil en 935, Argentina en 1000, Colombia en 1000. Lo tenemos en promedio. Los tiempos de descanso, que ahí es donde digo, uno puede hablar de tiempos de vuelo que va más allá de la jornada laboral, sin hablar también de los tiempos de descanso que no son los tiempos de descanso típicos que tiene, pues, cualquier trabajador colombiano, que trabaja de ocho a seis de la tarde o de ocho a cuatro en caso de que tenga si tiene o no la hora al almuerzo. El artículo 1° del Decreto número 2742 de 2009 dice: todos los tripulantes al término de una asignación de vuelo deben disfrutar de un período de descanso que comienza a contar desde la terminación del período de servicio cumplido y cuya duración será, si el tripulante está en la base de residencia por cuatro horas de vuelo menos, 10 horas de descanso. Más de cuatro horas y menos 8 horas de vuelo, 12 horas de descanso. Más de ocho horas de vuelo, el doble de horas voladas sin exceder las 24 horas de descanso. Si está fuera de la base de residencia la tripulación, si hay cuatro horas de vuelo o menos son 10 horas de descanso, más de cuatro y hasta nueve horas de vuelo 12 horas de descanso, más de nueve horas y hasta 12 horas de vuelos, 18 horas de descanso. Aquí tenemos también los comparativos de un cuadro pues no lo puedo mostrar, donde están todos los países, Argentina, Cuba, Venezuela, México, Perú, pero la conclusión es que los tiempos de descanso aplicables en Colombia se ubican dentro de los promedios de la región. En algunos casos son mayores en Colombia y por lo tanto más beneficios para la tripulación.

Ahora vamos al tema de la oración de normas. El estándar OACI solo incluye la obligación de los Estados, parte de establecer en su norma interna limitaciones aplicables al tiempo de servicio, vuelo y descanso de la tripulación. Y son ya los códigos aeronáuticos los que se ocupan de los asuntos jurídicos mayores y son hechos por el legislador, que es el Código de Comercio, libro quinto, parte segunda y la norma técnica aeronáutica que es especial y estrecha por la autoridad aeronáutica, o sea, en caso Colombia por la unidad administrativa especial de la Aeronáutica Civil de Colombia.

La jornada laboral para el caso de tripulaciones está establecida en el Código Sustantivo de Trabajo, sus expertos técnicos están a cargo de la autoridad aeronáutica. Eso lo dice el Consejo de Estado en su sentencia que ya leí. Y los tiempos de servicio de vuelo y descanso son asuntos técnicos a cargo de la autoridad aeronáutica. Ahora, si les puedo decir, pero sin dar lugar a ningún inequívoco, si esta autoridad considera que los tiempos de vuelo, los tiempos de descanso o el tiempo de servicio hubiera evidencia concluyente e irrefutable de que está generando un riesgo operacional no nos temblaría la mano para modificarlo, lo haríamos inmediatamente, nosotros no tenemos otra prioridad superior sino es la seguridad operacional de

los pasajeros y pueden rebatir todos en la parte subjetiva lo que quieran, pero nuestras estadísticas en seguridad operacional son irrefutables, uno puede decir si le gusta o no me gusta pero los números son los números y vean esta curva decreciente, pero decreciente positivamente, en todos si comparamos número de accidentes por año, incluye todo tipo de operación regular, no regular y agrícola, si incluimos números de accidentes por cada 10.000 salidas, si incluimos número de fatalidades en accidentes aéreos, o si hablamos de fatalidades por 10.000 salidas, en todas las estadísticas estamos mejorando con una línea progresiva lineal que cada vez nos vean mejor parados y que nos tienen por debajo del promedio mundial y por debajo del promedio de América Latina.

Qué tenemos, nos acusan de manera injusta, incluso antes que nosotros legislamos solamente para la conveniencia de las aerolíneas, yo le quisiera preguntar a las aerolíneas, tal vez con la excepción de Juan Emilio si les gustó mucho que la Aeronáutica hubiera quitado el sobrecargo por combustible como cobro obligatorio regulado que representaba ingresos por 1.4 billones para la industria, ingresos que no tenían que ser competidos, porque los pagaban directamente, no les gustó nada, pero además entre otras yo creo lo están haciendo muy bien sin eso, porque lo que se ha demostrado que tenemos unas aerolíneas muy competitivas, pero también permitió la entrada de otros jugadores y de otros modelos de negocio que ha tenido como resultado que en el país tengamos por primera vez pasajes en rutas troncales, en aviones tipo jet por debajo de \$100,000. Y por debajo de \$100,000 no necesariamente en los aviones de un modelo comercial específico a bajo costo, sino en los grandes operadores que venían trabajando en el país desde hace muchísimos años.

Entonces, dígame si esto no es pensar en los pasajeros más que pensar en la industria, entre otras, una de las empresas, y lo puede decir aquí el general Montealegre, que fue afectada por ese margen de competitividad mayor, pues, es Satena, porque se volvió más competitivo en el mercado, pero lo hicimos pensando en los pasajeros, o sea que nosotros no tenemos problemas en tomar las decisiones que tengamos que tomar, yo puedo tener la mejor relación productiva, dinámica, constructiva con las aerolíneas, pero cuando toca escoger entre los pasajeros y las aerolíneas vamos a escoger los pasajeros, y lo hemos demostrado con las diferentes acciones que hemos hecho. En este momento hemos mantenido la categoría uno de la FAA, la Administración de Aviación Federal de Estados Unidos, y en el momento en el que se la rebajaron a México y a Israel, a Colombia se mantuvieron en uno. Hemos tenido una reducción del pasivo vacacional de las empresas, y en eso sí hemos estado muy encima de las empresas porque sobre todo en el tema de pilotos y auxiliares de vuelos había un pasivo vacacional alto y se ha reducido, se ha mejorado la estructura del programa de vigilancia, todo sector aeronáutico, se ha promovido e implementado sistemas de gestión de seguridad operacional como nueva cultura de gestión de riesgo proactiva y predictiva y no solo reactiva ante accidentes. Eliminamos los pisos y los techos tarifarios con lo cual creamos un ambiente más competitivo del cual el usuario ha sido el beneficiado y a pesar de debates jurídicos por demanda ante normatividades de tiempo de servicio duty de tripulaciones, esta administración está evaluando la posibilidad

de promover correcciones en temas como el tripady, y la doble asignación.

O sea, son los temas que las tripulaciones nos han dicho, oiga, esto no está muy claro en la reglamentación y creemos que tiene razón. Creemos que se puede redactar mejor, y no tendremos ningún problema redactar mejor para que no se cometan posibles abusos o cedan a interpretaciones que no deben ser con el espíritu de la norma y nos sentaremos con las asociaciones para mejorar esa redacción y otro que solo haremos muy prontamente cuando ya recuperemos plenamente nuestra capacidad normativa, cuando ya la última de las demandas que esperamos salga a favor nuestro. Lo repito, el reconocimiento lo hace nuestra última auditoría, y por lo tanto yo les quiero manifestar aquí que hemos venido cumpliendo nuestra misión de garantizar el desarrollo ordenado, la aviación civil en la industria aérea y de la utilización segura del espacio aéreo colombiano, facilitando el transporte intermodal y contribuyendo al mejoramiento de la competitividad del país, y la capacidad que tiene en estos momentos la Aeronáutica Civil de reglamentar, certificar, vigilar y sancionar, es la que le da las herramientas para el cumplimiento de su misión, lo cual son las mismas herramientas que tienen todas las aeronáutica civil en el mundo. Entonces, queremos reiterar que los parámetros fijados en los reglamentos aeronáuticos de Colombia sobre tiempos de servicio, descanso de las tripulaciones de vuelo son equilibrados respecto a sus equivalentes internacionales y no hay accidentes registrados por causa de fatiga o exceso de trabajo en tripulaciones en Colombia. No es conveniente modificar este esquema a la luz de los convenios y tratados internacionales firmados y queremos que la seguridad operacional sea un objetivo marcado a lo largo y ancho de esta exposición y eso lo está sintiendo toda la industria aeronáutica nacional. Si las circunstancias cambian, si el sector aéreo que es un sector muy dinámico tiene una realidad diferente no tendremos ningún problema como darnos a esa nueva realidad, pero pensar en hacer unos cambios que puedan tener unos efectos sobre un sector que en Colombia ha mostrado ser muy competitivo y que es orgullo para el país, puede tener unas consecuencias que nosotros podríamos no estar midiendo en este momento. Cuando yo oigo la exposición del General Montealegre de lo que le podría pasar a una aerolínea como Satena que cumple un servicio social me preocupa muchísimo, porque si entre nosotros, nuestra misión es como les dije el desarrollo ordenado de la industria aérea, nosotros no queremos que una legislación que aplique a las compañías colombianas y no aplicará para las extranjeras y creamos una desventaja en contra de nuestra propia industria, pero aun así lo repito si hubiera la seguridad de que no necesitábamos porque hay un riesgo inminente y prevalente en la situación, aún si se tocara unas industrias quebrarse o aun si pusieramos lamentablemente en condiciones de desventaja a nuestra industria creándole unos requisitos y no reglamentos que no le aplicarían a otras empresas aéreas que tienen servicios a Colombia.

Entonces, pues quería compartir con ustedes estas reflexiones y manifestarles que siempre estaremos dispuestos a tomar las medidas que sean del caso. Tenemos la capacidad para hacerlo, lo hemos hecho en el pasado y lo seguiremos haciendo si así lo necesita el país, la industria y nuestros usuarios finales los pasajeros. Muchas gracias.

El Presidente:

Gracias doctor Santiago Castro, Director Nacional de la Aeronáutica Civil. Tenemos las siguientes circunstancias. Señor Secretario, de los invitados y de los citados quienes no existieron y si hay excusa.

El Secretario:

Bueno, señor Presidente, primero decirle que se convocó por resolución esta audiencia tal como lo manifestaron aquí en la Comisión. Entonces, han intervenido con el doctor Santiago 10 personas. No estuvieron aquí el doctor Jorge Luis Agudelo Trujillo de aerolíneas de Antioquia, Hernán Alberto Parman de LAN Airlines, el doctor Fabio Villegas Ramírez de Avianca, Eduardo Lombana Córdoba que está aquí presente de Copa también el doctor Alfonso Ávila. Ellos manifiestan, el doctor Rodrigo Perdomo Gutiérrez también del ICOL, algunos de ellos manifiestan que están con la asociación y sea quien los represente. Y los Representantes que están aquí, del Gobierno, el doctor Santiago está aquí y el doctor Ómar Montoya Hernández del Ministerio de Hacienda. Se invitó al doctor Rafael Pardo y no ha asistido nadie ni hubo una comunicación. Está presente también el doctor Zabaraín. El doctor Galán Autor del proyecto.

El Presidente:

Gracias señor Secretario, el orden en que están los Representantes que han solicitado la palabra es el siguiente. Alba Luz Pinilla, Didier Burgos, hoy le ganó Alba Luz, Luis Fernando Ochoa, Juan Valdés y Yolanda Duque. Es el orden, el doctor Galán pidió posponer su intervención, nos estilaba hacer en este momento, o la hace posteriormente, el doctor Galán. Bueno tiene el uso de la palabra la doctora Alba Luz Pinilla.

Honorable Representante Alba Luz Pinilla:

Gracias señor Presidente, escuchando al Representante, el doctor Santiago Castro tal parecer es el proyecto, es mentiroso el sindicato, es mentiroso todo mundo, es mentiroso aquí y él tiene la razón. Yo quiero recordarles que estamos dentro del Congreso de la República, es el Congreso el que legisla. La Comisión Séptima tiene que ver con el estatuto del servidor público, con el régimen salarial y prestacional al servicio público con organizaciones sindicales, con la seguridad social, deporte, salud, vivienda, asuntos de la mujer y familia. Lamento decirle que es aquí donde, incluso, se reforma la Constitución Política de Colombia en este Congreso de la República. Es nuestra facultad y por supuesto tenemos competencias de estudiar cada uno de los proyectos de ley que nos lleguen a nuestras manos. Yo felicito este proyecto de ley, ya lo habíamos discutido en anterior debate cuando aprobamos la ponencia, quiero recordar que la ponencia positiva ya fue aprobada y que la unidad administrativa de la Aeronáutica Civil, sí es la encargada de la dirección, organización y control de la actividad aeronáutica y del transporte aéreo del país y que además puede hacer toda modificación a los reglamentos aeronáuticos que rigen la materia. Pero ya en el marco del Código de Comercio ¡jojo! aquí no podemos confundir qué es el Código Laboral y ya lo sabemos nosotros, cuando sacan el Decreto 260 del 2004, qué es lo que pasa y qué ha dicho la sentencia. Vamos a mirar un poco donde en esa sentencia hay algo muy claro y entonces entiendo al Senador Galán y dice, ¡jojo! la competencia es del Congreso de la República. Para mirar esto y dar una diferencia a lo que es el comercio tendría si vamos a ver al comercio y las

ganancias, tendríamos que irnos a otra Comisión pero aquí como ya lo decía antes, nosotros estamos viendo los asuntos laborales, más que los asuntos laborales, las garantías de las conquistas laborales.

Yo recordaba en días pasados porque se conmemoraba el día internacional del trabajo, y el día internacional del trabajo se conmemora precisamente por el reclamo de la estabilidad laboral de ocho horas de trabajo donde fueron capturados y pasados a pena de muerte unos trabajadores. A la funcionaria que habla haciéndonos fuertes críticas sobre las conquistas de las mujeres, yo sí quiero responderle directamente que no ha sido fácil para la mujer ganar conquistas laborales. El día internacional de la mujer, Presidente, se conmemora porque en la conquista laboral de la mujer fueron asesinadas en una fábrica textil era por su patrón, fueron asesinadas, unas mujeres, pero nos encontramos ahorita y yo les hacía una referencia que es que en el marco del comercio y de la ganancia, entonces vienen sucediendo cosas como lo que acaba de suceder, un edificio para ganarse un poquito de plata, Mango, y otras empresas los meten a un edificio donde se derrumba y hay en estos momentos más de 200 muertos y 1.000 heridos porque aquí lo que interesa es el peso y lo que interesa es cuánto me gano y cuánto dejo de producir. No, las conquistas laborales han sido por encima de la industria, por encima de la ganancia, esas conquistas se respetan y las ganancias hay que adecuarlas efectivamente a una realidad y a unas conquistas laborales, y efectivamente sí, yo voy a preguntar si lo que nosotros hemos estudiado es mentira, conseguimos un estudio, las consecuencias del incremento laboral cuando fue sacado el decreto que efectivamente tumban y que le dicen que no es su competencia el Secretario de la seguridad aérea, se llama las islas Uaeac en respuesta a un derecho de petición, nos está diciendo que entre el 2005 y el 2009 mientras estuvo vigente la Resolución número 5400 del 31 diciembre 2004 solamente en Avianca se presentaron aproximadamente 19.500 incapacidades. ¿Ellos están diciendo mentiras? Cuando responden ese derecho de petición. La peligrosa fatiga a la que están sometidos los tripulantes genera un inminente riesgo que iría desencadenando incidental o accidentes, puede que no exista, para que no suceda, que tengamos los grandes retos que superen el estrés, pero el riesgo está y si no entonces, díganme si el estudio de la Organización de Pilotos Iberoamericanos cuando describe la partida del vuelo es una mentira, ¿por qué ellos están diciendo que existen tres tipos de fatiga muy peligrosas? Y es la fatiga del vuelo aguda, que es el estado de deterioro psicofisiológico obtenido al finalizar el vuelo por la acción de la totalidad y estoy leyendo porque así lo dice el estudio, o parte de las causas productoras de las mismas y actuantes sobre el sujeto durante el vuelo. Este tipo de fatiga es considerada significativa cuando produce el detrimento profesional en el personal de vuelo por pérdida de su condición física ideal. Su sintomatología incluye impaciencia, irritabilidad, tendencias, sueños, dificultad en la concentración y coordinación, cansancio muscular, cansancio auditivo y ocular y por lo tanto se puede considerar que este estado en alto grado afecta al individuo y es un riesgo para la seguridad de vuelo. Habla de la fatiga acumulativa, y la fatiga crónica.

Pero me aterra escuchar a un hombre sobre las consideraciones, la semana pasada yo hablaba y me hacía una pregunta, ¿este es un Estado Social y de Derecho? Yo creo que el Congreso de la República si

tiene que replantearse, este es un estado neoliberal, y ahora cuando se habla de equidad entonces, hay que decir que todo el mundo tiene que ganar el mínimo para que esto sea equitativo, y ese es un argumento terriblemente mediocre, los estados sociales muy por el contrario propone, es decir, garantías para vivir, ojalá no existiera ese salario mínimo que se considera que cumple el mínimo vital de las personas y el argumento que dice es que todo el mundo gana menos y los auxiliares o pilotos ganan un poco o ganan más del promedio, es un argumento mediocre. Pero su relación frente a las licencias de maternidad, pues las mujeres estamos luchando y aquí el Congreso de la República dio un debate muy fuerte para incrementar dos semanas, para estar incrementando dos semanas en la licencia de maternidad. Pero atérrense, las organizaciones de mujeres en el mundo están por ejemplo Suecia, tiene 96 semanas de licencia de maternidad. El Reino Unido 1 año, Noruega 46 semanas, Chile hace poco le da 6 meses a las licencias de maternidad. Un estudio muy serio, sí, dice cuando usted en un vuelo no tiene la posibilidad y quiénes somos madres y hemos parido siendo trabajadoras, si yo voy en un vuelo no tengo la posibilidad de estar llamando cinco o siete veces a mi hijo, no tengo la posibilidad de gozar una hora de lactancia materna, es intolerable que una mujer siquiera cuestione el trabajo de una persona que va en el avión y sufre el estrés. Las luchas que hemos adelantado las mujeres después de todas las tierras que nos obligan a trabajar sobre los mismos derechos laborales han sido valederas, pero que se nos marque la diferencia de que entre una mujer y un hombre son muchísimos más valederas, señor Presidente, no es lo mismo ser mujer que hombre, nunca será lo mismo, no es lo mismo pasar por ese estrés donde yo no puedo estar lactando a mi hijo y un Gobierno promoviendo la lactancia materna y diciendo aquí una funcionaria que no entiende cuál es la diferencia de una tripulante del vuelo que tiene que estar cuatro días por fuera, a ella, que tiene la posibilidad de estar aquí en una oficina.

El Presidente:

Para evitar inconvenientes el reglamento impide los aplausos en el recinto así que se los agradecemos en el futuro.

Honorable Representante Alba Luz Pinilla:

He leído artículo por artículo del proyecto, yo no sé contra que están atentando, es un proyecto serio, es un proyecto que está llenando los vacíos objetivamente de la ley y es un proyecto que tiene que abrir la discusión, la Comisión Séptima del Congreso de la República pese a que nos traigan aquí el Código de Comercio y que nos traigan aquí los costos, las luchas laborales, señor Presidente, somos esta Comisión la que tenemos que garantizar, por eso dentro de la Ley 5ª, bien se consignan los logros sindicales, lo que tiene que ver con los sindicatos, es esta Comisión la que tiene que velar, y es esta Comisión efectivamente la que tiene que velar porque no se violen derechos laborales.

En consideración señor Presidente aquí sí se están violando derechos laborales, entre sí, es necesario que este Congreso de la República, que es el único que tiene la facultad de hacerlo, pues, pasemos en la próxima citación a estudiar la normatividad que propone el Senador Galán. No me interesa, deberá señor Presidente, qué partido tenga este proyecto de ley, me parece que es un proyecto justo, que es un proyecto

que efectivamente está supliendo algunas necesidades y que nos centra también en un tema de reflexión, si hay trabajadores diferentes, si hay trabajadores que se ven sometidos a un impacto de verdad de índole de salud mental muy grave, como lo contemplamos en la ley que aprueba este Congreso de la República, la ley de salud mental que ciertos sitios laborales, entonces es una invitación a los compañeros después de este foro a que demos un debate abierto, artículo por artículo, porque si hay un vacío y que nuestra mirada sea sencillamente desde donde nos corresponde como Comisión Séptima y es la garantía de los derechos laborales. Gracias señor Presidente.

El Presidente:

Gracias doctora Alba Luz Pinilla. Tiene el uso de la palabra el doctor Didier Burgos.

Honorable Representante Didier Burgos:

Presidente muchísimas gracias, yo quiero hacer una intervención muy corta porque hoy no es el día del debate del proyecto de ley, hoy estamos en una audiencia donde estamos escuchando las partes y bienvenida la audiencia señor Presidente porque hasta la semana pasada no teníamos en el escenario los argumentos suficientes para dar un debate como se lo merece este proyecto de ley señor Presidente, así que, me parece absolutamente importante y quisiera plantear mis argumentos en el debate, pero quiero dejar sobre la mesa unas reflexiones que tienen que llamarnos a estudiar, analizar, a verificar la pertinencia o no de avanzar en un proyecto de ley de estas características. Y quisiera hacer también un par de preguntas, y voy a empezar por las preguntas, al doctor Santiago Castro o al general de la fuerza aérea el Presidente de Satena. Dos cosas, usted habló aquí que hay 27 rutas de Satena que son a pérdida de las 32.27 rutas son a pérdida. Y tenemos un elemento, aquí paga, un documento donde entendemos que un viaje ida y vuelta de Bogotá a Puerto Asís vale \$900.000, aparentemente buen al principio uno dice ¿\$900.000 por un viaje de ida vuelta a Puerto Asís es muy costoso? Entonces, quisiéramos una explicación respecto de por qué el costo de ese viaje, sí, comparado con otras tarifas de otras aerolíneas la diferencia aparentemente posiblemente será mucha. Entonces, quisiéramos una explicación al respecto. Porque en un argumento de una competencia, de un libre mercado uno diría, si está valiendo \$900.000 ese viaje, entonces que entre una aerolínea distinta y lo preste a \$400.000, \$500.000 o \$600.000. Y entonces hay que abrir un proceso de libre competencia porque no entran, entonces por qué no entra otra, entonces doctor Castro o mi general quisiéramos una respuesta al respecto para llenarnos de argumentos en el debate. Pero me preocupa mucho el proyecto de ley en términos de discriminación por ejemplo, si nosotros planteáramos que dejáramos en la ley exclusivamente para los tripulantes de los vuelos, las tasas tripulantes de los vuelos, la posibilidad de seis meses de licencia de maternidad que es muy importante y eso no lo voy a discutir, entonces, tendríamos que venir a dar un vuelco a todas la legislación colombiana y/o legislar cada 15 días o cada 20 días o cada legislatura para cada profesión distinta. Si allí le dieron seis meses a las mujeres, entonces a mí también, tenemos seis meses, y a mí también, y a mí también y a mí también.

Entonces, me parece que deberíamos reflexionar sobre esto, no estoy diciendo aquí quedó una posición, pero me parece que deberíamos pensar al respecto.

Escuchando aquí al asesor del doctor Juan Manuel Galán hasta hace ocho días el gran argumento, doctora Alba Luz Pinilla, este proyecto de ley, era que la fatiga y el cansancio permitían o digamos, generaban una altísima accidentabilidad y ese es el argumento que desde octubre del año pasado estamos escuchando, inclusive cuando estuvimos en un desayuno con los promotores del proyecto cuando nos presentaron unas diapositivas de unos accidentes bastante tenebrosos y entonces nos dijeron, es que si no sacamos adelante este proyecto de ley nosotros vamos a incrementar la inseguridad, y aquí acabo de escuchar con estadísticas que solamente se ha ido disminuyendo paulatinamente en los últimos años la accidentabilidad de los vuelos y que solamente el 6% escuché ahora, de los accidentes son por causa de fatiga y están trabajando en la disminución de esa causa del accidentabilidad. Otro elemento que quisiera dejar sobre la mesa es la dificultad que tendríamos nosotros legislando particularmente, si nosotros establecemos vía ley de la República un régimen especial de las horas, de los descansos, este tipo de particularidades para las tripulaciones, entonces mañana vamos a tener que trabajar particularidades para los trabajadores del carbón, para los trabajadores del petróleo, para los trabajadores de todas las profesiones, para todas las profesiones.

Entonces, particularizar me parece tremendamente complejo, tremendamente difícil, tremendamente peligroso y caeríamos en un populismo no razonable desde el punto de vista, desde la responsabilidad del legislador. Y un elemento adicional, y quiero dejar sobre la mesa, ese camino me parece que no es tan sano desde la ley, limitar la flexibilidad de una profesión, porque aquí el doctor Castro nos acaba de decir que ellos tienen la autoridad delegada por la ley desde el artículo 161 del Código Sustantivo de Trabajo de reglamentar o decretar las decisiones que tienen que ver con el trabajo de las tripulaciones de vuelo, de las tripulaciones de las aeronaves. Y siento una situación tan dinámica, la tecnología todos los días avanza, pues hace 20, 30 o 40 años un piloto tenía que seguramente accionar una aeronave más mecánicamente que hoy, hoy seguramente se está utilizando más tecnología y menos la mecánica y entonces pues obviamente mañana o pasado mañana o dentro de 1,2 o 3 años entonces va a haber otras condiciones totalmente distintas en la acción laboral de las tripulaciones, de los pilotos, y los copilotos y entonces tendríamos que volver a cambiar la legislación dentro de dos o tres años, en la medida en que avanzan los cambios técnicos o tecnológicos en la industria aeronáutica, y entonces tendríamos que venir aquí a legislar cada dos años dependiendo cuando el doctor Castro, como Director del área civil nos dice que la dinámica de la regulación puede ser establecida con un marco general, están el artículo 161 del Código Sustantivo de Trabajo y vía decreto podría estar acorde y en avance con la legislación. Para mañana, o cuando sea el debate tengo otra serie de argumentos, pero quería señor Presidente dejar estas consideraciones sobre la mesa para que nuestros compañeros tengamos que hacer un debate amplio, un debate tranquilo, un debate sosegado, un debate sin reacciones alarmantes, un debate donde cómo ha sido digamos la tradición de esta Comisión Séptima señor Presidente, un debate deliberativo y propositivo. Muchísimas gracias señor Presidente.

El Presidente:

Gracias señor Didier Burgos, hay dos temas, un derecho a réplica que está solicitando la doctora Alba

Luz, y una respuesta que le tiene también el doctor Castro. Entonces, para el derecho a réplica, doctora Alba Luz.

Honorable Representante Alba Luz Pinilla:

Cuídese doctor Didier en dar nombre y apellido porque mientras de nombre y apellido tengo un derecho que no me lo puede quitar. Lo primero que yo digo es que no dije lo que digo, yo lo único que dije fue que un derecho de petición entre los años 2000 y 2009 cuando estaba el Decreto número 5400 del 31 diciembre se habían presentado 19.500 incapacidades y que la organización de pilotos, yo dije nada de accidentabilidad, doctor Didier, y que para la Organización de Pilotos Iberoamericana se había dado un estudio sobre fatiga y frente al tema de la mujer lo único que les pido Congresistas es que lean. Hay un estudio muy serio médico para quienes son médicos, la mujer que está volando constantemente presenta irregularidad menstrual, producidos por efecto circadiano, los médicos me dirán, pero sí hay estudios muy serios médicos que hacen referencia, yo no hablé de accidentalidad doctor Didier, y a los Congresistas que no les gusta que yo hable les pido que no me nombre con nombre y apellido.

El Presidente:

Gracias doctora Alba Luz. Para una aclaración que va a hacer el doctor Castro, tiene el uso de la palabra.

Doctor Santiago Castro, Director de Aerocivil:

Gracias Presidente, solamente para aclarar quién es el 6%, es del 0%, o sea, de accidentes que son atribuidos a la fatiga. En Colombia, en lo que llevo de Aeronáutica Civil y viendo las estadísticas anteriores de los últimos años, no hay un solo accidente donde después de la investigación, haya como causa de accidente, la fatiga y aunque uno no debe entrar en esas dinámicas, pero pues se oyó mencionar el tema San Andrés, el tema de San Andrés fue que, error del piloto, y podrían decir ¡ah no es que el error del piloto es porque estaba fatigado!, no, el piloto siempre estaba acostumbrado desde que venía de un avión turbo hélice a hacer una aproximación errada a la pista, hasta que esa aproximación tuvo consecuencias fatales, está en las grabaciones, está en toda la investigación, ahora con eso la autoridad aeronáutica no quiere decir que la fatiga no existe, la fatiga sí existe, es real, y la fatiga existe, no normalmente, los pilotos la sentimos todos, imagínense ustedes aquí a ocho meses de campaña no van a sentir fatiga, pero la fatiga en una labor tan vital y tan sensible como es la de tripulantes, se regula con las horas de vuelo máxima, los tiempos de servicio máximo, y las horas de descanso. Hacer uso de esas horas de descanso, ya la responsabilidad es de la tripulación. Lo que es grave es que si hay unas horas de descanso y no se aprovechan para ese descanso, con eso ya se crea una fatiga, ahí sí hay un problema grave, pero entonces, la responsabilidad no está ahí en la regulación como tal. Frente al tema de las rutas sociales, nosotros tenemos libertad de rutas, en toda Colombia, lo que pasa es que obviamente hay unas rutas que sus números no dan, porque son muy alejadas o porque el tráfico no es mucho o porque aducen de condiciones especiales y eso lo puede explicar mejor el General Montealegre, hay una ruta, por ejemplo a Inírida, donde uno dice, bueno, por qué es tan costoso frente a otras, es que en Inírida no hay la posibilidad de reaprovisionamiento de combustible, entonces imagínense que el avión, que uno de sus mayores costos es el peso del combustible, para llevar

y transportar esas toneladas de combustible tiene que ir a Inirida con los tanques para ir y volver, eso le hace toda la diferencia en el costo del vuelo, y pues Inirida, pues, quién lo sirve, nuestra aerolínea Nacional, entonces son diferentes circunstancias, pero digamos nosotros conocemos, pero no somos los expertos en eso, lo que sí podemos decir es que la libertad la total para que cualquier aerolínea establecida en Colombia pueda volar a cualquier destino Nacional.

El Presidente:

Gracias doctor Castro. Tiene el uso de la palabra el doctor Luis Fernando Ochoa, Representante por Putumayo.

Honorable Representante Luis Fernando Ochoa:

Gracias Presidente, usted lo dijo doctor Dídier, yo sí lo voy a nombrar a usted. Espero pida a réplica por favor. Usted lo dijo, este es el momento para escuchar los integrantes y los miembros del conflicto, aquí en el debate. Yo creo que todos tenemos razón, doctor Santiago, yo creo que aquí hay razones y tenemos que darles razones a varias personas, y yo coincido con usted doctor Dídier cuando usted dice que nosotros no podemos hacer de la legislación colombiana una colcha de retazos, de acuerdo, y a cada subsector decirle lo que quieren escuchar. Eso no está bien, pero lo que también es cierto Dídier, es que nosotros tenemos que correr artículo por artículo de esa norma, de ese proyecto de ley y comenzar a buscar la manera de un equilibrio laboral porque no es la misma acción la que cumple una persona en esas condiciones a la que cumplen otras en otras condiciones. Con esto no quiero decir que me voy a un extremo del proyecto o me voy a otro. Pero lo que sí me deja perplejo a mí hoy aquí, es, doctor Santiago con todo respeto que usted me merece, es ver la defensa vehemente que usted le ha hecho al tema con tendencia a beneficiar las aerolíneas de Colombia. Y se lo digo con todo el respeto que usted me merece porque aquí le han faltado a la verdad a unos temas. Y tengo que decirlo. Aquí se ha argumentado que esto no puede equilibrarse en el tema laboral, que porque las pobrecitas aerolíneas tienen que suplir los costos de la provincia, y a mí eso sí que me deja más sorprendido todavía, aquí parecemos las madres de la caridad señor general, o sea yo creo que le debemos cambiar el nombre a Satena para ponerle hermanas de las qué, ¿descalzas? Porque no podemos pagarle a los empleados de las aerolíneas lo justo con el pretexto de que tenemos que aumentar las tarifas a la territorialidad. Pues déjenme decirle general y doctor Castro, que qué pena, aquí traigo yo un reporte que acabe de bajar del computador, ¿dígame cuánto cobra LAN para ir hoy a Puerto Asís? Si quiero viajar mañana a Puerto Asís, ¿Cuánto vale? Sorpréndase doctor Dídier, \$708.000 por cada trayecto cobra LAN. Y la empresa de la caridad de Colombia cobra por cada trayecto \$448.000 para ir a Puerto Asís. Esta no puede ser la justificación señor general, por favor, dígame cuánto vale la hora de vuelo, cuanto trayecto y para el sur o es que para el Putumayo vale más que para San Andrés o que para la Guajira, o es que LAN en sus tarifas que saca \$100.000 tienen más prevalencia la gente de las grandes ciudades que la gente de la provincia. O es que la gente de la provincia vamos a terminar subsidiando la gente de las grandes capitales. Esa no puede ser la justificación señor Director, señor general, y tampoco puede ser la justificación que es qué allá no viaja gente, eso es falso, falso de toda falsedad, los aviones van repletos, sobre

venden los cupos, aviones con 35 o 37 pasajeros y los sobrevenden y terminan con el cuento todos los días allí bajando pasajeros por peso y balance y mandan 32, a mí me ha tocado vivir esa experiencia todas las semanas y tengo la última queja presentada a su despacho doctor Santiago, de la semana pasada, entonces tenemos que justificarnos, tenemos que justificar a las empresas de la caridad de este país pues, pobrecitos, cambiémosle de nombre, ya no le llamemos Avianca, ni Satena, llamémosle hermanas de la caridad.

Yo no admito que sea pretexto, por Dios, por el usuario, el usuario es el que está llevando aquí el problema allá, todos los días, cada 10 pasajeros de 30 que mandan al Putumayo nos dejan ahí, o sea estamos hablando de un 15% o un 20% de pasajeros que se dejan diariamente justificando peso y balance, y tarifas. Yo no puedo creer que esta tarifa la tenga soportada en un departamento tan golpeado como el departamento del Putumayo, un departamento tan lejano, tan aislado de las garantías sociales que debe tener un país, por eso quiero dejar claro aquí doctor Dídier, quiero dejar totalmente claro, está bien, revisemos, y me uno a su propuesta, y cuente conmigo, porque no podemos volver la legislación colombiana una tela de retazos, una colcha de retazos, pero tampoco nos pueden venir ustedes a justificar que son las pobres viejecitas de la aviación. Muchísimas gracias Presidente.

El Presidente:

Gracias doctor Luis Fernando Ochoa. Tiene el uso de la palabra el doctor Juan Valdés, Representante por Antioquia.

Honorable Representante Juan Valdés:

Gracias Presidente. Un saludo muy especial a los presentes. Como lo han mencionado mis antecesores, esto es más una audiencia pública que un debate, pero yo creo, doctor Didier, que de todas maneras sí debe tener algunos elementos que le den un poquito más que sustancia política a la audiencia pública, porque se han escuchado diferentes elementos técnicos, pero recordemos que aquí construimos también las políticas públicas del país a través de leyes. Y yo creo que el señor Director de la Aeronáutica Civil lo tiene bastante claro, porque fuera de eso también fue Congresista. Pero yo sí quiero comenzar por algo, y es por una afirmación: la aviación es una industria global. Aquí a lo largo de la audiencia pública ha quedado clara esa afirmación, que es una industria global y que por lo tanto está sujeta en materia de normativa, no sólo a lo que se defina en este país sino que tiene que estar sujeta digamos a unos parámetros internacionales para mantener unos elementos de competitividad, para mantener unos elementos de equidad entre las diferentes reglas de juego para las diferentes aerolíneas, no solamente las locales y nacionales, sino las aerolíneas internacionales, que tienen operación en Colombia y que de una u otra manera se podría generar algún desequilibrio si nada más legislamos para algunas y no terminamos con esa legislación cobijando a todas. Desde el punto de vista técnico, yo creo que eso tiene como toda la justificación y planteamiento. También tiene toda la justificación y el planteamiento que si uno mira las estadísticas la fuente de las presentaciones que nos han dado pues en todos los países de América Latina y América, incluidos Canadá y Estados Unidos, pasando por Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá, Puerto Rico, República Dominicana, Ecuador, Paraguay, Uruguay, Perú, hasta Venezuela, el número de horas

son 100, y que solamente en México, Argentina, Colombia han disminuido a 90 horas, en Brasil hay 85, y el proyecto de ley pretende 75. ¿Por qué me refiero a esto? Porque creo que si bien el tema de las obras ha sido, digamos, como la avanzada del proyecto de ley Senador Juan Manuel Galán después de la audiencia pública se quedan muchos interrogantes que realmente sea esa la avanzada, y que sea realmente el punto como lo han expuesto aquí algunos colegas y algunos colegas, no voy a decir el nombre para que no haya derecho de réplica en el sentido de lo que tiene que ver con la justificación de la jornada laboral.

Ahora, el tema también pasa digamos por un argumento que se ha mencionado de manera repetitiva y tiene que ver con el índice de accidentalidad. Entonces ahí también se cae desde el punto de vista técnico. Ahora vamos a hacer otro análisis, porque se dice que el análisis de accidentalidad en el año 2012 en aviación regular fue de 0, según Aerocivil; que en Latinoamérica 1.3 accidentes por cada millón de vuelos, según la IATA; que las aerolíneas acogen a la auditoría operativa de seguridad, un programa internacional de evaluación y control de los sistemas de seguridad aéreos y tienden a cero en los accidentes, y que también la IATA indicó que el año 2012 fue un año excepcional para la seguridad aérea, ha llegado a tal nivel que, en teoría, una persona tiene la probabilidad de verse envuelta en un accidente aéreo, si vuela todos los días durante 14.000 días consecutivos, es decir, que mejorar los niveles de seguridad aérea era digamos como uno de los principales objetivos de este proyecto, so pretexto, digamos, en la mejora de las garantías de los derechos laborales que incluyen una seguridad aérea. Parece ser que la garantía de los derechos laborales del personal que está enfrente de los aviones nada tiene que ver con la seguridad aérea y, entonces, lo que me queda claro a mí de esta audiencia pública es que tendríamos que separar estos argumentos si realmente nos vamos a meter en el debate de fondo. Y ¿cuál es el debate de fondo? El debate de fondo aquí adolece de una persona que es supremamente importante del debate de fondo, es un debate de política laboral, digamos la verdad, y la verdad es que el sindicato que agrupa o las diferentes asociaciones que agrupan al personal que trabaja como pilotos o como auxiliares de vuelo bajo las vías de la negociación, es de las convenciones colectivas, doctora Yolanda, doctora Lina, no lograron lo que se quiere lograr vía un proyecto de ley, y que a su vez las aerolíneas tampoco han logrado dar la garantía laboral que tienen que dar a sus trabajadores, esa es la verdad de todo este asunto. Entonces el tema no es la seguridad aérea, vamos dejando argumentos a un lado para entrar en el debate que hay que entrar en las próximas sesiones. Entonces aquí hace falta el Ministro de Trabajo; tiene que estar aquí presente porque él nos debe explicar por qué las comisiones que se regulan de acuerdo a los convenios y a los pactos que tiene firmados Colombia con la Organización Internacional del Trabajo, pues si realmente la legislación laboral se está cumpliendo en cuanto a lo local, a lo nacional y al internacional o no, y qué ha pasado, entonces, en estas negociaciones.

Ahora, sí me deja un sinsabor y lo tengo que decir con todo el respeto, doctor Santiago, que es que la Aeronáutica Civil tendría que tener una posición muchísimo más neutral en esta audiencia pública, porque es que usted es el Director de la Aeronáutica Civil, usted no es el Director de Atac, o de otra asociación que representa a las aerolíneas, se lo digo con todo el

respeto, y es una posición muchísimo más neutral, usted hizo una exposición desde el punto de vista técnico muy juiciosa, cosa que siempre lo ha caracterizado pero se le fue un poquito la mano en defensa digamos que el sector y obviamente usted tiene que defender el sector pero si estuviéramos en un debate de sectores, no, aquí estamos en una audiencia pública de actores del mismo sector, que es el sector aéreo colombiano, una aviación que cada vez es más global por la presencia de aerolíneas extranjeras en nuestro territorio, operan aerolíneas extranjeras, por las conexiones que nosotros hacemos y fuera de eso por el tráfico que se mueve de pasajeros, no solamente hacia destinos nacionales sino que conecta a través de destinos nacionales a destinos internacionales. Entonces, eso sí me sorprende y obviamente sé que usted tiene que asumir unas posiciones desde el punto de vista técnico, pero me sorprende que aquí usted tiene que casi que servir de árbitro y lo que nosotros esperábamos aquí es que usted nos garantice y nos diga, bueno, las aerolíneas están cumpliendo con esto, pero incumplen con esto, los pilotos y los auxiliares están cumpliendo con esto, pero incumplen con esto, desde su rol, porque es que nosotros semanalmente, y aquí lo vivimos todos, nosotros sí podemos dar fe de eso, porque somos viajeros frecuentes; semanalmente nos vemos afectados digamos por el mal servicio que es tema de debate. Ojalá pueda este, porque ahí sí mejor dicho los de Atac y los de las aerolíneas los quisiera ver aquí todos enfilados. Y ese debate si lo tenemos que hacer, que ahí la calificación es igual al índice de accidentalidad, cero por el mal servicio que nos prestan.

Yo estuve encerrado en un avión el jueves —es increíble el dato que le voy a dar— por más de 45 minutos y adivinen por qué razón: El avión no lo podían carretear de aquí del Puente Aéreo, y la razón era muy sencilla, que no aparecía registrado ese vuelo que es recurrente en el plan de vuelos de ese día de la Aeronáutica Civil. Parece un chiste pero es cierto y situaciones como estas son recurrentes, la dio el piloto y no solamente me la dio a mí, sino a todos los que estábamos dentro del avión, encerrados en un avión perdiendo el tiempo, la gente que viajábamos. Es increíble, entonces hasta que no se pudo registrar ese vuelo dentro del plan de vuelos de la Aeronáutica Civil, pues el avión no lo autorizaron, y el piloto incluso explicó, nos parece sorprendente porque es un vuelo recurrente, pero a su vez hay muchísimos más. Aquí si hacemos un debate hay miles de casos y siempre quienes son los que sufren, señor Presidente, los usuarios. Entonces a mí sí me gustaría ver, y esa es la posición que yo creo y que hago un llamado, compañeros y compañeras, que nosotros tenemos que asumir la posición nuestra como legisladores es en defensa ante todo de los usuarios de la aviación nacional.

Disculpenme, señores pilotos, señores empleados de las aerolíneas, la posición de nosotros no puede ser tanto en defensa de ustedes o como lo ha hecho el señor Director de la Aeronáutica Civil aquí de una manera directa o indirecta en defensa de las aerolíneas. No, es en defensa de los usuarios, porque esos usuarios son los que generan precisamente que las aerolíneas tengan todas, yo creo que incluida Satena, señor general porque sino, entonces, Satena sería totalmente inviable y sería tema de otro debate y apunto desde ya... Claro, porque entonces, si Satena es inviable, entonces hagamos ese debate y ese debate lo llevamos a plenaria, porque entonces, tenemos que cerrar Satena o venderla, pero según el informe que

yo tengo aquí de la Aeronáutica Civil, este informe que nos pasaron la vez pasada, en el 2010 la utilidad operacional para las aerolíneas comerciales estuvo cerca del 4% y en el 2011 se citó alrededor de 3%, no sé cuál sea el dato del 2012 señor Director de la Aeronáutica Civil, ¿qué significa eso? Que si están dando utilidad, aquí lo dijo muy claro el señor Juan Manuel Galán la vez pasada, entonces si sí están dando utilidad, entonces hay platica de por medio, ahí sí me voy a referir a la doctora Alba Luz porque no hay nada que replicar, sino reafirmar, entonces si hay platica de por medio entonces la pregunta es ¿qué ha pasado, que entre empleadores y empleados no han sido capaces de ponerse de acuerdo en una renegociación para garantizar unos derechos laborales en cumplimiento no solamente de la jornada laboral, sino el cumplimiento de los acuerdos y de los pactos que tiene Colombia en materia laboral con la Organización Internacional del Trabajo? Totalmente en desacuerdo con que nosotros generemos un precedente de una normativa exclusiva para un sector en materia laboral.

Doctor Didier, eso lo compartimos, ¿por qué? Porque si bien lo podríamos hacer, porque nos parecen importantes los derechos de los trabajadores, pues habría que reclamar todos los sectores, van a reclamar equidad, y no la van a reclamar ante el Congreso de la República, la van a reclamar ante las cortes, particularmente ante la Corte Constitucional y ante el Consejo de Estado. Entonces nos vamos a ver abocados a desencadenar una cantidad de tutelas y de fallos de tutela reclamando precisamente equidad de manera laboral. Entonces hay un vacío, lo que pasa es que no está el actor principal con el que tenemos que debatir profundamente ese vacío —su Ministro—, senador Juan Manuel Galán. El señor Ministro Rafael Pardo, Ministro del Partido Liberal, con quien aquí hemos trabajado fuertemente otras iniciativas, pero que hoy nos sorprende que no lo veamos en un debate que es supremamente importante o, más que debate, es una audiencia pública sobre un tema que ya no es técnico.

Ya sacamos de ahí este tema, no es técnico el índice de accidentalidad; ese tema no es, puede estar dentro de los considerados del proyecto de ley y me parece bien que esté. Pero aquí el tema profundamente es un tema de derechos, de garantías y de responsabilidades laborales, porque yo sí quisiera saber las aerolíneas cuántos derechos laborales se están pasando por la galleta, y aquí nadie lo ha dicho, yo sí quisiera saber cuántas demandas tienen las aerolíneas por derechos laborales incumplidos, yo sí quisiera saber precisamente, está la garantía de sus derechos laborales de quienes trabajan en este sector, que se nos ha hablado, se ha justificado que es alrededor de ampliar el elemento de la maternidad, de ampliar las horas de receso o las horas de descanso, y todo justificado en función sobre todo de lo que tiene que ver con los índices de accidentalidad que son cero, igual que el servicio de calidad que presta muchas aerolíneas, cero o menos cero. Yo quisiera terminar con esto reafirmando que el debate debe continuar, señor Presidente, que esta es una audiencia pública que nos da elementos, que nos hacen falta otros actores aquí sin lugar a dudas y que yo reitero el llamado respetuoso pero enérgico al señor Director de la Aeronáutica Civil, porque lo quisiera ver precisamente en una posición muchísimo más neutra en defensa de su sector, una persona que es responsable, muy bien formada, por eso está ahí, y no tanto digamos generando algunos argumentos que queda digamos, en esta audiencia pública la percep-

ción como si este fuera el Director de Atac y no de la Aeronáutica Civil. Gracias señor Presidente.

El Presidente:

Gracias señor Representante Juan Valdés. Tiene el uso de la palabra la doctora Yolanda Duque, Representante por el Quindío.

Honorable Representante Yolanda Duque:

Buenas tardes para todos. La verdad es que hace rato hemos venido discutiendo el proyecto con los que hacen parte de los que trabajan en las diferentes aerolíneas de transporte y, escuchando hoy, la verdad es que quedan muchas inquietudes. En las discusiones que hemos dado y cuando se aprobó la ponencia del proyecto a mí me quedó claro que uno de los temas de discusión era la jornada laboral, los descansos, los salarios que reciben quienes hacen parte, quienes trabajan con las aerolíneas, y fuera de eso un tema de seguridad. Escuchando las intervenciones en el día de hoy que he sido muy juiciosa el Secretario dice que hablaron 10, que sólo tengo nueve, seguramente se me omitió anotar alguna, porque yo sé que el Presidente en ese sentido es muy juicioso, pero de las intervenciones que hay seis, han sido muy claras, en ellas el Presidente de la Asociación de Transportadores Aéreos, Avianca, Satena, el Representante del Gobierno en lo que tiene que ver con el Ministerio de Hacienda, la empresa Viva Colombia y la Aeronáutica Civil han hecho manifestaciones totalmente diferentes en lo que nosotros hemos venido escuchando desde hace varios días, y yo creo que en el proyecto del doctor Juan Manuel Galán como gestor y como ponente del proyecto y como la persona que ha tenido la iniciativa como autor siempre he creído que es un hombre juicioso, que su equipo de trabajo es gente muy competente y creo que en toda la transparencia y que todo lo que él concilió en el proyecto está ajustado a aspectos legales y a aspectos que tienen que ver con temas de equidad y de seguridad.

Pero sí me queda una duda muy grande y yo quisiera, agradezco mucho, Senador, que usted haya dejado para hablar del último porque seguramente usted nos va a aclarar todas las dudas que se suscitaron aquí en esta audiencia, que creo que fue muy importante para que tuviéramos un concepto muy general de lo que realmente se está discutiendo, pero sí me identifico plenamente con las intervenciones de los compañeros Luis Fernando Ochoa y Juan Valdés y espero que no hagan réplica para que podamos continuar con la discusión, en el sentido de que, doctor Santiago, usted como Director de la Aeronáutica y lo que nos pasó a nosotros en el Quindío, me confirma que a usted le interesan más las aerolíneas que los usuarios. En el Quindío por ejemplo teníamos tres aerolíneas que prestaban el servicio, Avianca, Easyfly y LAN y sorpresivamente LAN, con argumentos que no comparto, se retiró del departamento del Quindío diciendo que como estábamos tan próximos al nevado del Ruiz las fumarolas que se presentaban continuamente hacían imposible que LAN prestara un eficiente servicio y abandonaron el departamento del Quindío y se fueron para Risaralda, cuando Risaralda está a una hora de Manizales. Otro de los argumentos eran que las condiciones de invierno que vivíamos en el Quindío no permitían que ellos operaran en los horarios normales, y se fueron para Pereira, con perdón del compañero Didier, cuando Pereira tiene aguacero propio todos los días. Se fue Easyfly, le mandé una comunicación hasta al doctor Santiago manifestándole la preocupa-

ción como Parlamentaria y nunca tuve respuesta, y aquí me doy cuenta, doctor Santiago, de que a usted le interesa más defender las aerolíneas de transporte que los usuarios y la verdad es que, doctor Galán, yo creo en usted, y creo en su juicio y su conocimiento, en su equipo de trabajo, y creo que las exposiciones que han hecho también acá los Representantes de los auxiliares, y las diferentes personas que a nombre de la tripulación han venido a intervenir en el día del hoy también les creo y si quisiera, porque aquí se quedó el autor, y se generó un humo como si usted estuviera mintiendo y como si su equipo de trabajo no hubieran sido lo suficientemente juiciosos en un proyecto que a mí me parece tan importante. Yo le agradezco que usted haya dejado para hablar de último y como vocera del Partido Liberal tengo que salir a defender un proyecto tan importante, porque vuelvo y le repito, doctor, pero en su idoneidad, creo en su competencia y en la transparencia de las personas que a través de los diferentes pilotos, los auxiliares de vuelo que han venido aquí a hacer sus intervenciones, también creo profundamente en ellos, pero aquí sí se quedó con las intervenciones que se hicieron, se quedó una estela donde se hace creer que el proyecto es mentiroso y que fue construido sobre bases que no son reales. Yo quiero decirle Senador que cuenta con mi apoyo que así nos quedemos dos o tres aprobando el proyecto, yo sigo creyendo que el proyecto es importante, que es necesario y que además de las condiciones laborales tiene que ver con la seguridad de todos los usuarios que utilizamos el servicio. Muchas gracias Presidente.

El Presidente:

Gracias señora Representante Yolanda Duque. Tiene el uso la palabra el doctor Elías Raad, Con eso cerramos el círculo de los Representantes a la Cámara.

Honorable Representante Elías Raad:

Gracias señor Presidente. He escuchado con mucha atención todas las intervenciones y tengo mucha satisfacción de que hayamos tenido esta oportunidad de escucharlos a todos, de que tuviésemos la decisión acertada de hacer esta audiencia pública porque enriquece el debate enormemente, porque yo he aprendido mucho en esta sesión y sé que muchos de mis compañeros también y por qué habla mucho de la seriedad, que las responsabilidades de la Comisión séptima de la Cámara de Representantes. Como dije en la anterior oportunidad los criterios rectores para mi voto son la máxima seguridad aérea, el máximo bienestar posible para los trabajadores con sostenibilidad. Tercero, sólo la inflexibilidad legal que sea necesaria, como aquí bien se ha señalado, en una industria tan dinámica introducir inflexibilidad de legales que terminen haciendo más daño que beneficio no es de pronto lo que puede demandar el bien común y por eso sólo la inflexibilidad legal que sea necesaria. Cuarto, como elemento fundamental también, el poder garantizar la competitividad y la sostenibilidad de toda la industria, porque de lo contrario no estaríamos tampoco garantizando los derechos laborales ni el máximo bienestar para los trabajadores. En este orden de ideas y con esos criterios rectores voy a hacer una intervención un poco corta. Primero felicitarlos a todos, porque yo creo que todos han contribuido a enriquecer, por eso le estoy dando las gracias. Con algunos comparto lo que han señalado, con otros disiento respetuosamente, por ejemplo he escuchado con mucha atención la intervención del doctor Santiago Castro, Director de la Aéreo Civil,

yo lo percibí defendiendo los intereses de los usuarios, de los pasajeros, es un hombre serio, responsable, honesto como lo conozco desde el año 2002 y por eso estoy plenamente convencido de su seriedad y de su honestidad, pero lo percibí, en una intervención muy técnica, defendiendo a los pasajeros y a los usuarios, otro debate habrá que hacerlo mi querido Juan en el sistema de pronto del cumplimiento de los horarios, de cómo las aerolíneas hoy cumplen de pronto con los pasajeros, ese es otro tema. Pero en el tema del proyecto de ley, los argumentos fueron muy técnicos, muy serios, muy sesudos, es más, aquí el autor del proyecto de ley, el Senador Juan Manuel Galán me pasó una información generosamente que coincide con todo lo que expuso el director de la Aéreo Civil; como Colombia en el promedio mundial no está mal en el tema de horas laborales, número de horas por año y número de horas de vuelo por mes y con mucha sinceridad señaló el Director del Aéreo Civil que sólo en el número de horas de vuelo por trimestre tenemos 270 horas de vuelo por trimestre, y el promedio mundial es de 265, pero en todos los demás promedios, estamos incluso por debajo del promedio mundial y señaló también como él hizo bajar la sobretasa, es el combustible que permitió que pudiera haber algo más de competencia en el tema de las tarifas aéreas. Hay temas seguramente por seguir adelantando como el de la tasa aeroportuaria de Cartagena, que él lo ha tocado con mucha profundidad, el doctor Santiago, y que sabe que es una inquietud nuestra allá, pero bueno, hay tiempo para esos aspectos.

Bien decía el Representante Juan Valdés que el debate ya no es tanto de seguridad aérea, que la razón y la comparto es que busquemos, entonces el máximo beneficio para los trabajadores, también eso es válido, y así lo señalaba yo como un segundo punto, desde ese punto de vista el debate debemos enfocarlo así, dejando clara constancia de que Colombia en el ámbito mundial no está mal, al contrario está por debajo del promedio en el sentido de bienestar, es decir, el que menos número de horas de vuelo tiene mensual y anual, dentro de casi todos los países del mundo. Hay un aspecto muy importante que tocó Alba Luz Pinilla y que comparto plenamente. Aquí disiento de algunos de mis compañeros, Alba Luz señalaba cómo hay muchos estudios médicos, especialmente realizados por expertos en medicina de la aviación que señalan que los efectos de las radiaciones ionizantes y el tema del dicromismo circadiano afectan mucho a las mujeres, a los tripulantes de vuelo. Por eso a diferencia de mis compañeros sí creo que debemos mirar la posibilidad de una legislación diferencial, la Corte Constitucional ha señalado que igual trabajo, igual remuneración pero que la equidad, la igualdad es diferente. Cuando hay riesgos laborales diferentes se justifica un tratamiento laboral también diferente. Claro que todos quisiéramos que la licencia de maternidad se pudiesen ampliar como la tienen los países desarrollados, como Canadá por ejemplo, como lo tienen los países europeos que usted señalaba, claro que sería lo que todos quisiéramos, y tenemos que avanzar hacia allá para todas las mujeres, porque un Estado es serio, un Estado es responsable, un Estado es, en la medida en que protege a sus seres más débiles y en este momento que el ser más débil es el que está por nacer, es el que está en el útero materno, entonces un Estado debería proteger a ese que no tienen voz, a ese que no ha nacido, a ese que está por nacer, a las futuras

generaciones, en ese orden de ideas yo comparto que deberíamos tener una legislación laboral, que cada día se vaya acercando más a la de Canadá, por ejemplo en ese sentido.

Pero tenemos las dificultades de nuestra productividad general como país, de nuestra competitividad general, porque podemos consagrar unos derechos que se tornan inalcanzables, entonces incumplibles, pero sí creo que debemos hacer una legislación diferencial, sí comparto que comencemos a dar los pasos, repito, para hacer una legislación diferencial y podemos considerar el tema de las tripulantes del vuelo en estado de embarazo, para con ellos hacer algo especial, además estoy seguro de que La Corte Constitucional lo admitiría porque cuando el riesgo es diferente, el riesgo de los trabajadores del carbón, el riesgo de los bomberos, el riesgo en este caso de las tripulantes de vuelo embarazadas, debe haber entonces ahí sí un factor diferencial en el tratamiento laboral. En los demás aspectos yo creo que el debate hay que continuarlo en los temas de hasta donde la inflexibilidad legal, sólo la inflexibilidad legal que sea necesaria. Y en el tema luego de la competitividad y la sostenibilidad de la industria del transporte aéreo colombiano, eso hay que continuar ese debate que apenas hoy se empezó porque tendríamos que hacer una sesión especial, no dentro de la aprobación o archivo, o modificación de este proyecto de ley, sino a partir, honorable Representante Luis Fernando Ochoa, de que yo comparto que nosotros debemos hacer un análisis de fondo a Satena para ver su competitividad, para mirar si realmente hay algunos factores que le impiden ser todo lo competitivo que todos nosotros quisiéramos. A primera fase uno tiene la impresión de que hay rutas que no son rentables y por eso no se mete la industria privada, la empresa privada y que le toca al Estado cubrir esas rutas, es de elemental obligación estatal hacerlo y que incluso si tiene que subsidiarlas, incluso si tiene que trabajar a pérdida pues debe hacerlo porque hay colombianos en la frontera que deben ser atendidos debidamente por nuestro Estado. En ese orden de ideas, yo pienso que debemos continuar el debate y luego se pasará en la próxima sesión a la votación del proyecto de ley señor Presidente. Gracias.

El Presidente:

Gracias doctor Elías Raad, Representante por el departamento de Bolívar del partido de la U, doctor Juan Manuel Galán, tiene el uso de la palabra.

Honorable Senador Juan Manuel Galán:

Muchas gracias señor Presidente, yo quiero saludarlo, saludar la manera como usted ha llevado el liderazgo de esta audiencia pública donde hemos podido escuchar varias posiciones sobre este importante proyecto de ley, que toca el régimen laboral de pilotos y tripulaciones auxiliares de vuelo en nuestro país. Señor Presidente, yo quisiera lamentar la ausencia del Ministerio de Trabajo, me parece que la única actividad pública competente para pronunciarse como lo ha dicho el Consejo de Estado sobre el régimen laboral, en este caso de pilotos y tripulaciones aéreas es el Ministerio de Trabajo y pues lamento que no se hayan hecho presente el Ministro y no se haya hecho presente el Ministerio, ni haya enviado una excusa siquiera ni haya enviado pues un pronunciamiento respecto al proyecto. Espero que todavía en el curso del trámite del proyecto en la Comisión Séptima de la Cámara de Representantes el doctor Rafael Pardo pueda hacer

presencia y pueda fijar la posición competente en esta materia que está en cabeza del Ministerio del Trabajo.

Señor Presidente, quisiera dividir intervención sobre algunos puntos generales respecto del trabajo de este proyecto y de este trabajo que hemos realizado, por qué hemos traído el proyecto a consideración del Congreso de la República. Primero que todo quisiera subrayar la importancia que tiene este proyecto de ley, la importancia como lo hemos hablado en las semanas anteriores donde han estado muy presentes los miembros de esta Comisión Séptima, los Representantes a la Cámara, tiene que ver con un argumento que escuchábamos, en mi querido colega el Representante Juan Valdés, relacionado con que hace más de 50 años, señor Presidente, no se legisla sobre esta materia, y el Consejo de Estado ha reafirmado en sucesivas sentencias, la última de ellas la sentencia que tengo, ataques del año 2009, afirma que el único competente para regular y legislar sobre esta materia es el Congreso de la República y cuando en los años 50, en el siglo pasado, siglo XX, estábamos bajo un régimen de dictadura militar en cabeza de Gustavo Rojas Pinilla, el Congreso de la República estaba cerrado y estaba en incapacidad de legislar y regular esta materia, entonces aquí muchas veces hemos hablado de temas que estamos en mora de legislar en el Congreso de la República.

Yo estoy, un ejemplo, en materia electoral, el Código Electoral Colombiano es el año de 1986, está absolutamente caduco, obsoleto, hay normatividad dispersa, hay una cantidad de evolución es que ha tenido el sistema electoral y nosotros no hemos todavía sido capaces de expedir una norma para actualizar nuestro código de 1986. Pero más atrasados estamos acá señor Presidente, quienes hemos legislado sobre un tema que data de los años 50 cuando en materia de legislación se atendía una realidad aeronáutica del mundo de mediados del siglo pasado, terminando la Segunda Guerra Mundial que es radicalmente distinta a la realidad que enfrentamos hoy en día en la industria aeronáutica de pasajeros y de carga. Claro, por los avances tecnológicos, claro por las frecuencias, las rutas, el incremento del número de pasajeros transportados, las toneladas de cargas transportadas también. Pero señor Presidente, ese mundo de la aviación pues ha tenido profundos cambios y uno de ellos y yo lo quiero subrayar acá, es un cambio de género, y es la incursión muy fuerte que ha tenido la mujer en el mundo de la aeronáutica y del transporte de pasajeros y de carga, no solamente como auxiliares de vuelo que cumplen un papel fundamental, sino también cada vez más como miembros comandantes de aeronaves, de pilotos, de copilotos de personas que son vitales para una operación aeronáutica.

Entonces, me parece señor Presidente que como institución competente que somos nosotros, el Congreso de la República, no podemos soslayar nuestro deber y nuestro compromiso para legislar en esta materia, además no estamos legislando sobre un tema particular frente al cual no podamos legislar, Representante Burgos, el Código Laboral regula más de 25 jornadas laborales para sectores específicos, los agentes viajeros, los colocadores de póliza, las empleadas domésticas, que era un sector absolutamente desatendido y en una situación de inequidad tremenda frente a unos regímenes laborales, frente a ese tema se legisló y frente a ese tema se ha actualizado para proteger precisamente a ese grupo po-

blacional laboral en nuestro país, entonces nosotros no estamos aquí haciendo nada relacionado con legislar frente a un tema particular específico, que no podamos hacerlo, porque además señor Presidente las diversas sentencias del Consejo de Estado reconocen que la actividad aeronáutica es una actividad de alto riesgo, insalubre, no es cualquier actividad, nosotros no podemos comparar el estar al mando de una aeronave con un número X de pasajeros o con X toneladas de carga, el impacto que eso puede tener si la operación llega a fallar por uno u otro motivo, sea por motivos tecnológicos, humanos, y uno de los grandes temas que aquí se ha subrayado en ese salto cualitativo que ha tenido la aviación en 50, 60 años es el salto tecnológico, sí, lo ha tenido, indiscutiblemente, pero jamás la tecnología podrá reemplazar a los seres humanos, por más avanzada que esa tecnología pueda ser, o a donde pueda llegar el factor humano, siempre es un factor preponderante, prioritario.

Yo quiero dar acá otro ejemplo de cómo olvidar el factor humano, puede ser muy peligroso señor Presidente en cualquier tema, menciono como ejemplo un tema que conozco porque fui autor de la ley de inteligencia y contrainteligencia, los ataques que se presentaron en el 2001 que desafortunadamente tuvieron como protagonistas o como víctimas también a la industria aeronáutica, porque fue con aviones convertidos en armas que se perpetraron esos ataques sobre Nueva York y sobre Washington, pues precisamente los organismos de inteligencia y contrainteligencia norteamericanos y europeos, tenían pedazos de información que no compartieron a tiempo para haber podido reaccionar frente a la inminencia de esos ataques, pero lo más grave creyendo que la técnica en materia de inteligencia, los satélites, los mecanismos de interceptación de comunicaciones, todo eso era garantía para recoger inteligencia, olvidaron el factor humano y cuando identificaron que los autores del atentado eran miembros de Al Qaeda, ustedes saben ¿cuántos agentes que hablaban árabe habían en la Cía.? Prácticamente ningún agente hablaba árabe, entonces no podían leer y recoger inteligencia de información sobre lo que estaba ocurriendo en ese mundo y en ese ataque de la manera como se planeó, entonces el factor humano es un factor que jamás se puede olvidar y de ese momento para acá en la inteligencia y la contrainteligencia ha habido una gran revolución sobre recuperar el factor humano, los agentes humanos, los infiltrados, los éxitos que hemos tenido en operaciones aquí militares, como la Operación Jaque, como la Operación Fénix, todas esas han sido gracias al factor humano, que se ha logrado infiltrar, que ha logrado recoger información, y que ha logrado que la técnica esté al servicio de esa información que recogen los seres humanos.

Entonces la tecnología tiene que estar al servicio por supuesto de los seres humanos y en esta materia aeronáutica pues el desarrollo y el crecimiento tecnológico genera otro tipo de desafíos y de retos para los seres humanos, claro, la actividad física y el estrés físico pueden ser menor por el desarrollo de la tecnología en materia aeronáutica, de lo que era un vuelo a mediados del siglo pasado a lo que es un vuelo hoy, pero el estrés mental, el grado de complejidad que muchas veces ofrecen la tecnología, los computadores que están sirviendo el desarrollo de una operación aeronáutica pues en cualquier momento puede fallar y los pilotos también tienen que estar en condiciones

físicas de reaccionar y tomar el control de la aeronave, si una máquina llega a fallar o si un computador llega a fallar.

La aviación en Colombia lleva mucho tiempo y no podemos seguir, repito, regulados por un decreto, es el Decreto 2057, un Decreto-ley de 1951 frente a toda esta transformación que ha sufrido la industria aeronáutica de esa época a hoy, pues se han expedido muchas resoluciones por parte de la Aeronáutica Civil, pero no existe una ley laboral, señor Presidente, que reglamente los contratos de las tripulaciones de vuelo y sus particularidades, y cuando se habla del tiempo de trabajo por ejemplo de un piloto, no se puede asociar automáticamente al tiempo de vuelo, como aquí he escuchado que implícitamente ha quedado en el ambiente, como que un piloto solo trabaja cuando está volando, no, un piloto trabaja también cuando está en tierra, preparando su operación, revisando su avión, haciéndole una inspección a su avión para saber si está en condiciones de volar o no, preparando el plan de vuelo, todas esas gestiones administrativas, técnicas y de diversa índole que hace un piloto y una tripulación tiene que ver son su trabajo y con su jornada laboral, lo propio después de que aterriza, la manera como entrega el avión, finalmente todo eso, el piloto está trabajando, no solamente cuando está volando, eso es importante subrayar.

El otro gran punto que quiero subrayar señor Presidente es pues el nivel de operaciones que estamos llevando en Colombia hoy en día, vamos a llegar a los 25 millones de pasajeros transportados, vamos a llegar como lo es el Aeropuerto El Dorado, uno de los primeros Aeropuertos de transporte de carga, pero además en ese transporte de carga sí vale la pena mencionar el rezago tecnológico tan grande que tenemos, ya algunas aerolíneas están invirtiendo en nuevos aviones cargueros, pero todavía muchas empresas de carga en Colombia utilizan una tecnología que ya violan las normas internacionales de ruido, por ejemplo, uno en el Norte de Bogotá donde esté situado pues escucha muchas veces los aviones a altas horas de la madrugada despegando y aterrizando y violando unas normas de ruido tremendas pues que afectan por supuesto y que generan riesgo también para la operación de muchos de esos aviones que muchas veces no es tan seguro, como son los mantenimientos de estas flotas de transporte tan antiguas. Lo otro señor Presidente, es resaltar lo que ha dicho el Consejo de Estado en sus diferentes sentencias, y aquí hay total claridad, señor Presidente, que la sentencia del 12 de marzo del 2009 de la Sala de lo Contencioso Administrativo en el Consejo de Estado determinó absolutamente de manera inequívoca, clara y contundente que le corresponde de manera privativa la regulación de todo aspecto laboral de manera general y por disposición constitucional al Congreso de la República, aquí el Consejo de Estado nos está diciendo, somos el Congreso de la República la institución competente para expedir ese régimen de regulación laboral, y según esa sentencia del Consejo de Estado hay una manifestación infracción, estoy citando de las disposiciones, clara e inequívoca carencia de competencia de la unidad administrativa de la Aeronáutica Civil para regular los aspectos laborales de las tripulaciones de vuelo, además la propia Aeronáutica en derechos de petición que se le han presentado a su consideración ha respondido como en un derecho de petición de mayo 2 de 2012, que carece de facultades para conocer de la relación laboral entre los trabajadores y las empresas

de la industria aeronáutica, tiene que haber una norma, un régimen de disposición general que nos diga y nos dé el derrotero de cómo se regula, por eso hay una Constitución Nacional, por eso hay un ordenamiento jurídico jerárquico y de acuerdo, precisamente señor Presidente, con La Constitución del 91 está el artículo 53, el 150 y el 152 de la Carta Política, donde se dice que 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 casos como el que nos ocupa, en tratándose de aviación comercial es una labor peligrosa e insalubre, en razón de las actividades que desempeña el personal adscrito a ella se reviste al Gobierno de expresas facultades para ordenar la reducción de esas jornadas 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 Código Sustantivo del Trabajo, a quien le corresponde entonces, la definición de la jornada laboral del personal aeronáutico concretamente las tripulaciones previo estudio y análisis del asunto.

Esto nos lleva a la conclusión de que no es competente para la regulación laboral en ningún aspecto de los tripulantes de vuelo, el ente que actualmente lo está regulando, es decir, la Aeronáutica Civil, y hay que recordar como muy bien se ha recordado acá que la Aeronáutica Civil es una institución de carácter técnico y administrativo, pero que tiene a mi modo de ver y acá eso se ha mencionado muchas veces, una falla estructural y es que es juez y parte, la Aeronáutica Civil en Colombia es juez y parte, y de acuerdo precisamente con el Código del Comercio, y el Decreto 260 del 2004 establece que esa entidad no tiene potestad alguna para regular el régimen laboral de pilotos, copilotos, ingenieros y auxiliares de a bordo.

Sobre la oportunidad de este proyecto de ley quiero hacer algunas consideraciones muy breves señor Presidente, pues así como ha crecido la economía colombiana a un ritmo significativo como hemos visto en transporte de pasajeros, ha venido sufriendo el mismo crecimiento, no quiero mencionar cifras que ustedes conocen de tráfico de pasajeros, sin embargo en la actualidad la aviación en Colombia por supuesto es un sector importante para el desarrollo económico Nacional, estratégico, y por la conectividad del transporte y por ser considerado un servicio público esencial de acuerdo con la Ley 336 del 96, pero además la ausencia en Colombia de una adecuada infraestructura vial terrestre ha obligado las emergencias invernales que se han presentado, han obligado a generar una demanda mayor por el transporte aéreo en nuestro país, esto es absolutamente evidente, pero en consecuencia, señor Presidente, sobre la oportunidad de este proyecto de ley las tripulaciones por su condición particular y profesional requieren de una normatividad laboral especial, para que puedan seguir transportando y salvaguardando la vida de los viajeros, y se trata de una necesidad a la luz, de una responsabilidad social y económica, y una necesidad que se convierte en urgente, si tenemos en cuenta además los acuerdos que Colombia ha suscrito en materia de tratados de libre comercio, cielos abiertos, convenios bilaterales y multilaterales de aviación y de otra índole que han firmado que incrementan las frecuencias, las rutas, y el número de pasajeros transportado, el ritmo de desarrollo de la normatividad y la regulación de la jor-

nada laboral y del contrato de trabajo de tripulaciones y auxiliares de vuelo ha estado totalmente rezagado si lo comparamos con el ritmo de acuerdos que se han presentado en Colombia, económicos, de crecimiento de frecuencias, de desarrollo del mercado aeronáutico nacional, cuál es la propuesta legislativa y ese ya es uno de mis últimos puntos señor Presidente para ir culminando, el proyecto lo que busca es incluir en el Código Sustantivo del Trabajo un título especial que reglamente ese contrato laboral de las tripulaciones aéreas, con el único fin que puedan desarrollar sus funciones efectivamente y que puedan garantizar la seguridad aérea en cada operación de vuelo asignada.

Yo sí creo, señor Presidente, que este tema tiene una relación con la seguridad aérea, yo solo quiero mencionar que varios países, países inclusive que tienen una industria aeronáutica muy avanzada y desarrollada como son los Estados Unidos en los últimos años honorables Representantes, Señor Presidente, han adoptado legislación en estas materias, lamentablemente a raíz de accidentes que se han presentado, en donde ha sido identificado como causa de esos accidentes en las investigaciones desarrolladas, el factor de la fatiga de los pilotos como un factor causante de esos accidentes, yo solo menciono un ejemplo, el vuelo 3407 de Continental que se estrelló precisamente era un vuelo regional, un vuelo corto, que son unos vuelos que ofrecen un particular riesgo, porque cuando los pilotos vuelan varios segmentos de vuelos cortos, a veces es más difícil controlar y verificar el tiempo que llevan volando, y el nivel de fatiga que van acumulando, claro, en un vuelo largo transcontinental es mucho más fácil identificar el punto de inicio de la jornada laboral, el tiempo de vuelo, el tiempo de llegada, pero en varios segmentos cortos regionales, ahí hay un gran riesgo para la seguridad, si se llega a presentar el factor fatiga y a raíz de ese accidente que hubo en estados Unidos, el 12 de febrero de 2009, señor Presidente durante 15 meses las familias de las víctimas de ese accidente aéreo hicieron un trabajo con los Parlamentarios del Congreso de los Estados Unidos para que se adoptara una legislación que actualizara a la agencia federal de aviación de los estados Unidos en materia de parámetros, requisitos, requerimientos que atendieran el problema de la fatiga de tripulaciones aéreas, de pilotos y como resultado se aprobó una ley que es la PL 111-216 del 2010 que permitió establecer esos requerimientos señor Presidente, entonces por supuesto el tema de la fatiga, el tema de la jornada laboral, todo este tema tiene un impacto en la seguridad aérea que no se puede desconocer.

Cuál es la estimación del impacto económico de este proyecto, y aquí me quiero referir a lo que se ha dicho de Satena, yo tengo otras cifras distintas a las que ha presentado el General acá y el Ministerio de Hacienda, primero porque a pesar de que no todos los pilotos de Satena, General, son oficiales de la Fuerza Aérea pero sí una proporción muy significativa que llega casi al 50% o más, Satena no opera vuelos internacionales, y Satena no opera además después de las 9:00 de la noche, caso que vería afectado mucho más su operación con el impacto que se alega económico de este proyecto de ley, pero además, que yo recuerde honorables Representantes, nosotros aprobamos aquí con todo el empuje y la fuerza que siempre nos da para aprobar aquí Leyes, el Ministerio de Hacienda una exención del IVA para la gasolina a destinos de fronteras, que son los destinos que opera Satena, eso

tuvo que haber aliviado los costos operacionales en materia de combustible de Satena, si no se ha reglamentado, si no se ha aplicado por parte de la autoridad competente eso es un tema que tiene que ver con el Gobierno Nacional pero no con nosotros que aprobamos, repito, en la última reforma tributaria una disposición de exención de IVA para los combustibles a destino de fronteras.

Señor Presidente, de acuerdo con varios estudios realizados que podemos poner a disposición de los honorables Representantes para que los consulten, para que los analicen, para que miren las cifras, al momento de implementar que la jornada laboral no podrá superar 10 horas continuas de prestación personal del servicio, incluidas las horas de trabajo suplementario, no se evidencia un impacto sobre la tripulación de cabina de mando en vuelos internacionales que será cubierto por el piloto de remplazo, repito, no se pueden asimilar esas diez horas solamente a tiempo de vuelo, sino también a tiempo total que pasan en tierra las tripulaciones trabajando y que son parte de su trabajo, en cuanto a los auxiliares de vuelo, en vuelos internacionales se evidencia la necesidad de cubrir el trabajo suplementario con un auxiliar de vuelo de remplazo, en cuanto a vuelos de carácter Nacional la jornada incluidas las horas de trabajo suplementario, no podrá superar 10 horas continuas de prestación personal del servicio, para lograr ese objetivo es necesario cubrir con un 26.8% adicional, según la IATA la rentabilidad medida desde la utilidad operacional como un porcentaje de los ingresos para las aerolíneas comerciales estuvo en el 2010 cerca del 4% y en el 2011 bajó al 3%, un poco menos del 3%, para Avianca es del 14%, mundial 4 y 3%, Avianca 14%, y proyecta llegar al 20% en el 2012, encima del promedio mundial muy por encima del promedio mundial, hay que decirlo, este mismo organismo público, estoy hablando de la IATA que las aerolíneas más grandes del mundo tenían su costo de nómina alrededor del 20.1% del total del costo operativo, estoy hablando del costo de nómina y su peso sobre el costo operativo, en la actualidad en Avianca no supera el 14.5%, este costo, y nos encontramos en los promedios de aerolíneas de Asia Pacífico, que si alguna fama tienen las aerolíneas del Asia Pacífico es los bajos salarios que le ofrecen a sus tripulaciones de vuelo, las aerolíneas han percibido un 2.96% adicional al no haber asumido el costo que realmente debió pagar en salarios prestaciones y demás gastos laborales.

Poniendo en marcha este proyecto de ley señor Presidente, por ejemplo en Avianca qué impacto hemos calculado que tendría, un impacto entre el 1% y el 1.3% de reducción en su margen de rentabilidad, que si consideramos que está en 14% es un margen absolutamente aceptable y razonable para el impacto social que este proyecto de ley va a tener, en la Aerolínea Copa cuál sería el impacto, 2% y el 2.4%, para LAN entre un 3.5% y un 3.8% de reducción en el margen de rentabilidad señor Presidente. Estas eran las consideraciones que yo quería hacer por supuesto todos estos estudios señor Presidente, estas cifras se pueden consultar, se puede verificar su fuente y pues hay varios estudios en esta materia, yo considero señor Presidente haciendo un análisis muy objetivo del proyecto que no estamos poniéndole una camisa de fuerza a la competitividad aeronáutica de este país, ni estamos poniendo en desventaja a Colombia frente al escenario Latinoamericano ni mundial, estamos de acuerdo con el cuadro comparativo que ustedes han

tenido la oportunidad de observar estamos quedando en un promedio absolutamente aceptable comparativo con otros países como Chile que ha adoptado recientemente legislación en la materia, como Brasil, como otros países del área en donde Colombia no estaría ni mucho menos en ninguna posición de desventaja frente a su competitividad y frente a su margen de rentabilidad que como hemos visto es muy amplio, muy generoso y que admite perfectamente el impacto que este proyecto pueda tener en beneficio de un sector poblacional que desde los años 50 está esperando que este Congreso de la República le dé una normatividad general para regular el contrato de trabajo y la jornada laboral. Muchas gracias señor Presidente.

EL Presidente:

Gracias Senador Juan Manuel Galán, observamos que fue una gran oportunidad poder realizar esta audiencia, hoy consideramos que cuando hicimos la proposición con otros Representantes estábamos apuntándole a conocer más a fondo y eso es lo que hoy estamos haciendo aquí, enriqueciéndonos con la información que nos están teniendo. El doctor Castro va a participar un par de minutos, luego el doctor Didier Burgos. Siga doctor Burgos.

Honorable Representante Didier Burgos Ramírez:

Yo creo Presidente que vale la pena rescatar 3 elementos adicionales para la discusión que vamos a dar próximamente sobre el debate del proyecto, aquí queda en tela de juicio, o quedan dos posiciones totalmente opuestas, la del doctor Galán que plantea aquí que no es competente la Aeronáutica Civil para regular en materia de régimen laboral de las tripulaciones, entonces yo creo que es importante que esta Comisión le quede lo más claro posible para poder dar el debate, de igual manera, el Senador Galán, ha dado unas cifras que son bastante, no sé, han trabajado aquí, y entonces, plantea unas cifras en el sentido del impacto que tendría una aprobación del proyecto de ley sobre las distintas aerolíneas, ¿sí? Entonces, también deberíamos tener la oportunidad de conocer la posición de las Aerolíneas respecto a las cifras que da el doctor Galán, no sé si sea hoy o en el debate, pero deberíamos darles esa oportunidad señor Presidente, de igual manera hay otro elemento que es fundamental aquí, yo comparto con el Senador Galán la posición de que nosotros como Congreso de la República deberíamos reglamentar en términos generales y no particulares, cuando nosotros nos adentramos en la ley, a que en la ley digamos que la jornada es de 8 horas o de 10 o de 1 hora, me parece que eso ya es particularizar, entrar en el más mínimo detalle, entonces ahí no digamos que no me queda muy claro doctor Galán, si particularizar de esa manera es legislar en manera general o particular, ¿cierto? Entonces, un marco general, claro bienvenido, qué bueno, ¿cierto? Que hay que modificar el Código Sustantivo del Trabajo para que haya una posibilidad de regulación que se está esperando desde hace 60 años, pues mirémoslo, entonces me parece que estamos rayando podríamos rayar, también podemos dejarlo para el debate si es que estamos particularizando demasiado o estamos en un proyecto de ley de carácter general y no particular como aquí aparentemente queda en el articulado. Gracias señor Presidente.

El Presidente:

Gracias doctor Didier, sí, son preferible las participaciones hoy, en el debate vamos a participar nosotros en las decisiones pero hoy sí hay alguien más, sí,

la Representante de ATAC quería ampliar algo, si el doctor Castro quiere participar, tiene usted la palabra doctor Castro.

Doctor Santiago Castro Gómez, Director de la Aeronáutica Civil:

Gracias Presidente, sobre el tema de competencias, Representante Didier, Senador Galán, no hay ninguna duda en el tema de competencia, lo que hizo el Senador Galán fue leer la Sentencia del Consejo de Estado que habla del marco general que yo lo dije que es parte del Código Sustantivo del Trabajo que es el marco general y a la jornada máxima, pero cuando habla de marco general precisamente habla de la palabra general y el mismo Consejo de Estado lo dice en su sentencia del 10 de noviembre de 2010, la 5111, y además, pero es que lo dice clarito, la facultad reglamentaria atribuida a la Aeronáutica Civil le permite hacer la distribución de las horas de trabajo de los pilotos y los copilotos en los días, semanas, y el año dentro del número máximo de 90 horas establecido por el Decreto 2958 de 1951, no quede ninguna duda, o sea, podemos leerlo como lo queramos leer, pero la facultad la tiene La Aeronáutica, obviamente que la facultad final reside en el legislador primario, obvio, es el Congreso el que hace las leyes, no lo voy a saber yo que estuve aquí 16 años, obvio, y el mismo Congreso le delegó mediante el Código del Comercio esa facultad pues a la Aeronáutica Civil, y la Aeronáutica Civil la ha ejercido, pero decir que no la tiene eso es totalmente equivocado, lo que no podemos transgredir es la norma general y el número máximo de las 90 horas, sobre el tema de la imparcialidad y la neutralidad.

A ver, a los Representantes que me hicieron esa observación, yo he sido toda la vida muy franco y muy sincero, a mí me invitaron ustedes a que expusiera la posición de la Aeronáutica Civil, sobre este tema esa fue la posición nuestra, si la percepción es que era más cercana a la posición que tenían las Aerolíneas, pues entonces quiere decir que la Aeronáutica Civil en este tema tenía una percepción parecida, no exactamente igual, hay un tema del tripade que nosotros creemos que tiene razón, la hay un tema de doble asignación que creemos que tienen razón, ahora, cuando nos tocó apretarle las clavijas a la industria sobre el tema del pasivo vacacional que estaba llegando a unos índices muy grandes y los apretamos y les establecimos unos planes de mejoramiento, pues ahí nuestra posición no era la de la industria, perdónenme pero pues a mí me invitaron a que dijera cuál era mi posición y esa es la posición, y la elaboramos nosotros con nuestra propia gente, no consultamos ni la industria, ni tuvimos que reunimos con ellos para saber qué iban a decir ellos, o sea, no sé, yo no sabía qué iba a decir Claudia, ni sé qué va a decir Juan Emilio, o sea, conozco más el tema de pronto de lo de Satena, pues porque nuestra interacción entre Estado-Estado es mucho mayor, pero quiero decir, nosotros, es que en un momento dado cuando uno tiene que establecer posiciones pues las establece y las establece en unos casos, a unos les parece que están muy distante de lo que uno quiere, en otras circunstancias de pronto cuando tengamos que hacer ya regulación sobre el tripade, sobre la doble asignación, pues ahí las aerolíneas serán las que dirán, oiga, pero ustedes si se fueron es a trabajar con las asociaciones de pilotos, entonces sobre eso yo no puedo hacer nada al respecto, esa es la posición, si la percepción era que no éramos neutrales no, no es que no somos neutrales, es que nosotros tenemos que

establecer nuestra posición, además porque nosotros tenemos que atender lo que nos dice El Código de Comercio que nos dice muy claro en su artículo 1860, que nosotros tenemos que garantizar la estabilidad de los explotadores y de la industria aérea en general, o sea, parte de nuestras funciones independiente de la primordial que es el pasajero, de nuestras funciones es que haya una industria aérea sana, y que cumpla con todas las regulaciones, y si hay temas de carácter laboral que se estén infringiendo, hay todas las instancias para poner esas denuncias, y nosotros no seremos pasivos frente a esas denuncias, ahora, que no estamos viendo el tema de pasajeros, claro que estamos viendo el tema de pasajeros, es que al final todo esto tiene un impacto, es el pasajero, cuando nosotros estamos hablando de que se reducen márgenes, a quién creen que se lo van a cargar, al pasajero, y cuando estamos hablando, solamente hagan la siguiente operación matemática, si el máximo es 90 horas, por debajo de cualquier promedio mundial o sea, por qué me van a hablar de ejemplos de Chile y de Estados Unidos, que porque miren que ellos reglamentaron, claro, reglamentaron, pero reglamentaron saben para qué? Para poner 100 horas, ¿eso es lo que queremos hacer aquí? ¿Reglamentar para poner 100 horas? Yo no estoy de acuerdo, yo creo que 90 que estableció El Código Sustantivo del Trabajo es un tope suficiente.

Entonces, pero háganme la siguiente operación matemática, del 90 bajarle 15 horas es $1/6$, eso lo que nos indica es que nosotros podemos estar con la sexta parte de la operación en tierra ¿por qué? Porque si yo implemente dijera, no, a mí no me interesa la estabilidad de la industria, ya ellos verán, esas son empresas privadas, ellos verán su economía oferta y demanda, pues le trasladan ese costo al pasajero pero saben ¿cuál es el problema? Que el mercado mundial de pilotos está totalmente copado, si eso lo que significa es que vamos a tener que ir a conseguir para la industria en Colombia 300 o 400 pilotos más, no los van a encontrar, y como no cumplen la norma y si la norma la establece el Congreso yo sí tengo la obligación de hacerla cumplir, lo que ustedes establezcan yo lo tengo que hacer cumplir y yo inmediatamente tengo que decir a X o Y aerolínea, usted me pone la operación entiera, si usted no tiene más pilotos para cumplir esa norma pues empiece a ponerme aviones en tierra y se va a afectar es el servicio, y ¿quiénes se afectan? Los usuarios, o sea, entonces para explicación, sí tengo entre mis funciones el bienestar y la salud de una industria, y yo sí soy de los que creo que una industria aérea sana, competitiva, le sirve al país, ¡jay! de los países que han dejado acabar sus industria, miren lo que ha pasado en países que eran potencias aéreas en el mundo, Venezuela, hace 30 años volar en VIASA nadie tenía 10 flotas de aviones de cabina ancha DC 10 como las tenía VIASA, lo que era aerolíneas Argentinas en su momento y ver cómo han decaído esos países y al mismo tiempo decae entonces también su conectividad, hay que ver la calidad del servicio que ofrecen las aerolíneas venezolanas o aerolíneas argentinas, y comparando con lo que ofrecen en Chile y en Colombia con todas las fallas que puedan tener, pero les digo una cosa, estamos muy superiores en lo que hay en otros países del hemisferio, y estaremos siguiendo vigilantes de este tema imponiendo todas las sanciones que tengamos que imponer, no hay una sola queja que no tenga investigación por parte de la Aeronáutica, y tenemos varios miles de millones en sanciones en lo que va corrido del año.

El tema de las estadísticas, vean, las estadísticas que nos han pasado, son estadísticas de promedios mundiales, miremos cuáles son las estadísticas de acá, además nosotros no estamos aquí legislando, ahí sí, yo no puedo hacer diferencias entre lo que le conviene a Avianca y lo que afecta a Satena o a LAN, o sea, uno tiene que mirar es el conjunto del sector en general, no podemos hacer una legislación contra Avianca porque les está yendo bien, en unos años pasados le ha ido mal, y les irá muy bien, a mí en general me alegra que le esté yendo bien, y lo digo como Director de la Aeronáutica, y ojalá le esté yendo bien a todo el sector pero en un ambiente competitivo, o sea, no que le esté yendo bien por barreras como existían antes, porque había un sobrecargo por combustible regulado y obligatorio, y entonces eso le filtraba una plata que no tenía que competir, no, a mí bajo un ambiente de competencia como regulador y como autoridad les va bien, excelente, quiere decir que Colombia va a tener un buen posicionamiento en el mundo aeronáutico, y al final ¿quiénes son los beneficiados? Los pasajeros, ¿quiénes se beneficiaron con tener tarifas de menos de 100.000 pesos? Pues los viajeros, que antes no las podían adquirir, y eso es probado, eso no es teórico, la mínima tarifa de ventas es de 144.000, porque era de 72.000 pesos por trayecto de sobrecargo de combustible, entonces yo sí les quiero decir que yo sí pienso en los pasajeros, y sí pienso en cuál va a ser el efecto final porque yo sí conozco cuál es la situación de la industria aérea mundial, el tema de los pilotos Senador Galán no es cierto, los que se nos están llevando son las aerolíneas asiáticas y medio oriente, se nos están llevando con un diferencial de salarios inmenso, revise no más la tabla de pagos de salarios de pilotos en Emiratos, en Katar, en Etihad, en Singapur Airlines, en Malasya, y compárelos con Avianca, pero Asia Pacífico eso son Asia Pacífico, y si no le puedo poner cuántas, le puede poner China Eastern, le puedo poner Japan Airlines, Corean Airlines.

Entonces pues a ver, yo sí creo que en eso seamos claros y miremos cuál es la realidad que estamos viviendo en Colombia, yo no tengo interés particular, a mí el estatuto anticorrupción me impide irme a trabajar a cualquier aerolínea, yo no les debo absolutamente nada y ellos saben cómo es el proceder de la Aeronáutica pero sí me interesa mucho que puede pasar con el sector como tal y el impacto que tenga esto en los pasajeros, esa es la preocupación de una autoridad que tiene que ser responsable en sus planteamientos, independiente de que parezcan si están más cercanos de unos o de otros, si estuviera cometiéndose una injusticia, si nosotros estuviéramos por debajo de los promedios mundiales en el tiempo de hora, de tiempo de vuelo y de servicios, si estuviéramos en unos números que uno diría, oiga, esto, qué pena, estamos en el fondo de la olla de lo que es el promedio mundial o el promedio latinoamericano, pero no lo estamos, y las estadísticas ahí están, y los países que han legislado lo han legislado incluso para poner horas más altas 100 horas, ¿eso es lo que quisiera el Congreso? Yo no creo, tampoco es lo que queremos nosotros y por eso decimos, aquí hay toda la facultad para legislar pero no ha habido y si se quiere legislar se puede legislar, pero no ha habido vacíos, y ese vacío ha estado cubierto por una normatividad y una reglamentación aeronáutica y cuando hubo las demandas que se pudo haber creado ahí sí un limbo se recurrió a la Presidencia de la República para que se expidiera un decreto,

y ese decreto es el que ha regulado la materia hasta entonces, solamente quería hacer esa aclaración señor Presidente.

EL Presidente:

Gracias doctor Castro, para finalizar estamos así, la doctora Lina Barrera, el señor Jaime Hernández, el doctor Galán y cierra la señora Claudia Velásquez.

Honorable Representante Lina María Barrera Rueda:

Gracias Presidente, no pensaba hablar pero realmente me parece muy importante el desarrollo de esta audiencia porque como es un proyecto de ley tan netamente técnico pues el temor es grande, y es grande cuando uno asume la responsabilidad de legislar para bien, o cuando uno asume esa responsabilidad que le entregaron los votantes y en este proyecto de ley yo sí tenía muchos temores, muchas angustias de saber qué era, por qué se hacía y cuál era el trasfondo y ya con esta audiencia pues me quedaron las cosas más claras, ya con tranquilidad podemos arrancar a discutir el articulado que presentó el Senador Galán de 36 artículos y que a mi modo de ver la Aeronáutica Civil ha hecho un trabajo a conciencia, como ente regulador que es de la Aeronáutica Civil en materia aérea, y me parece pues sí, como siempre y yo creo que esta Comisión ya debe dejar de ser aguas tibias con el Ministro de Trabajo, porque así como este proyecto de ley está regulando en materia laboral pues debió haber estado presente, Senador, y yo a usted se lo dije la sesión pasada, le dije a usted le compete hacer que venga el Ministro de Trabajo o un delegado, así como hizo el Ministro de Hacienda mandó su delegado, así él no pudiera venir pero alguien vino y puso la cara frente a este tema tan importante, y yo sí veo acá que la Aeronáutica Civil no está en contra de este proyecto, y no está en contra de que esto sea Ley de la República porque si uno analiza su concepto el propone un articulado que de 36 artículos que tiene la propuesta inicial la Aeronáutica propone 8 que es lo que le da el mandato, el Consejo de Estado porque ya acá nos quedó claro, porque yo sí dije, ¿cómo así pero al fin sí la tiene o no la tiene? Pero ya me quedó muy claro con la explicación que acaba de dar el doctor Santiago del marco general, ya lo particular le compete a la Aeronáutica con sus oficinas o dependencias que tiene para ese tema de regularlo, a mí sí me parece y agradecerle al Senador que nos haya permitido hacer esta audiencia porque yo le dije que realmente si este proyecto sale fortalecido de la Comisión tenga la plena seguridad que en Plenaria va a ser diferente, pero si usted lo saca así, pues en la Plenaria no le va a fluir su proyecto de ley y de verdad sí me pareció muy importante esta audiencia para ya con mayor tranquilidad poder entrar a discutir este articulado, pero yo sí quiero que quede claro que la Aeronáutica Civil por lo menos en lo que nos manifestó a esta Comisión nunca ha estado en contra de este proyecto, simplemente propuso un articulado que lo reduce a 8 artículos porque es el marco general que es lo que le da el mandato a esta Comisión para que legisle. Muchas gracias.

El Presidente:

Gracias doctora Lina Barrera, tiene el uso de la palabra el señor Jaime Hernández Presidente de la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles.

Señor Jaime Hernández Presidente de la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles:

Bueno, muchas gracias, queremos agradecer el debate, la oportunidad de poder expresar la problemática

ca que tenemos, queremos reforzar el tema de que los números y las cifras que están inscritas en el proyecto de ley del Senador Galán están reforzadas con estudios médico científicos, el proyecto de ley tiene cómo defenderse desde el punto de vista científico, nos gustaría ver qué estudios científicos tienen para que sean más largas las jornadas, adicional a eso también queremos agradecer la presencia de todas las tripulaciones que están acá sabemos el esfuerzo que están haciendo y bueno el día de mañana nos vemos acá otra vez. Muchísimas gracias a todos, muy gentiles.

El Presidente:

Gracias don Jaime Hernández, tiene el uso de la palabra el Senador Juan Manuel Galán.

Honorable Senador Juan Manuel Galán Pachón:

Gracias Presidente, es que para que no quede nada en el ambiente que pueda generar dudas sobre la competencia que me parece que es muy importante, yo sí quiero contextualizar un poco lo que ha dicho el Director de la Aeronáutica Civil, y al contextualización tiene que ver con la sentencia reitero del Consejo de Estado que es del 2007, en donde me parece que hace meridiania claridad sobre este tema de la competencia, dice, sobre el cuestionamiento de la resolución, se efectuó una muy precisa regulación de la jornada laboral en esa resolución, que fue demandada de la Aeronáutica Civil y de descanso del personal aeronáutico al servicio de las empresas de transporte aéreo, pilotos, copilotos, ingenieros de vuelo, navegantes y auxiliares de vuelo, al flexibilizar, modificar y adicionar las limitaciones existentes en cuanto a tiempo de vuelo, tiempos de servicio y asignaciones de las tripulaciones definiendo además sus períodos de descanso y de tiempo libre, para lo cual se invocaron insólitamente las facultades legales conferidas a la Aeronáutica Civil por los artículos 1782 y 1801 del Código de Comercio y por el artículo 5° y 9° del Decreto 260 de 2004 sin prever que a quien corresponde de manera privativa la regulación de tales aspectos de manera general y por expresa disposición constitucional es al Congreso de la República mediante ley correspondiente, así por virtud de los artículos 53, 150 y 152 de la Carta Política 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 la que define la jornada máxima laboral de los empleados en Colombia y sus descansos obligatorios que en casos como el que nos ocupa tratándose de la aviación comercial de una labor peligrosa e insalubre.

En razón de las actividades que desempeña el personal adscrito a ella ha revestido al Gobierno 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 Código Sustantivo del Trabajo a quien corresponde, entonces la definición de la jornada laboral del personal aeronáutico, concretamente de las tripulaciones, previo estudio y análisis del asunto, si bien la unidad administrativa especial de la Aeronáutica Civil se encuentra encargada de la dirección, organización, coordinación y control de la actividad aeronáutica y del transporte aéreo del país y además de la expedición y modificación de los reglamentos aeronáuticos que rigen la materia, su competencia reglamentaria es de carácter netamente técnico y administrativo tal como se estableció en el Código de Comercio, artículos y

decreto 260 del 2004 sin que ello implique potestad alguna para regular el régimen laboral de pilotos, copilotos, ingenieros de vuelo, navegantes y auxiliares de vuelo, la única competencia que en cuanto a la jornada laboral le fue atribuida literalmente por el Gobierno a quien le compete la expedición de tal regulación que fue la de distribuir las horas de vuelo de dicho personal durante los días, semanas, y año de labor, teniendo en cuenta en todo caso la limitación de las 90 horas de vuelo mensuales establecidas en el artículo 1° del Decreto 2058 del 51, por lo que cualquier regulación que como en su examen 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, así resulta evidente el exceso de la potestad reglamentaria conferida por lo que impone para la Sala la suspensión provisional de la resolución acusada, pues so pretexto de expedir reglamentos aeronáuticos no se puede introducir materias que son de competencia exclusiva del legislador y para el caso concreto del Gobierno. Gracias señor Presidente.

El Presidente:

Gracias Senador Galán, tiene el uso de la palabra la señora Directora Ejecutiva de la Asociación de Transporte Aéreo ATAC, doctora Claudia Velásquez.

Doctora Claudia Velásquez, Directora Ejecutiva de la Asociación de Transporte Aéreo ATAC:

Presidente, muchas gracias y me excuso con los Representantes pero voy a dar respuesta a unas preguntas específicas que se han efectuado acá y que como este es el último escenario para que escuchen nuestra posición creemos que son importantes para que ustedes terminen su evaluación, solo para precisar efectivamente ha habido cambios en la legislación Chilena y en la legislación de Estados Unidos, pero si ustedes ven el marco legal de la legislación de Estados Unidos y de Chile, era de 120 horas y la propuesta de ellos es bajarlas a 100, cuando en Colombia el marco legal, que cumple la Aeronáutica Civil, y dentro de ese ordenamiento legal no excede las 90 horas de vuelo, es decir, Colombia, la autoridad colombiana, esta administración, y a lo largo de 50 años la autoridad aeronáutica ha respetado el marco legal del Código Sustantivo del Trabajo, entonces efectivamente ha habido cambios, pero cambios para reducir de 120 horas a 100 horas y Colombia sigue estando por debajo de este estándar.

Respecto, mi querido Senador Galán, le reitero el ofrecimiento de la industria para reunirse con nosotros, le reitero que las puertas de las aerolíneas están abiertas para su equipo de trabajo, para que tenga una información mucho más precisa y exacta desde la óptica de los transportadores aéreos de mucha de la información. Es muy cortico, sobre el tema de las utilidades, las utilidades que el Senador puso son las utilidades del holding, no son las utilidades de las sucursales en Colombia, le acabo de decir a su equipo de trabajo que tienen que ser muy precisos con la información que le entregan a usted para que usted de esa misma forma pueda hacer un análisis mucho más profundo y concreto, es muy diferente la cifra del holding Avianca-Taca, las cifras del holding Copa, las cifras del holding LAN, aquí estamos hablando de una regulación para las empresas que operan en Colombia, tenemos que hacer la revisión de las utilidades netas, no utilidades operacionales, ustedes saben que es muy diferente la utilidad operacional a la utilidad

neta, la utilidad neta como lo dice la IATA a nivel internacional de la industria es 3%, es decir, no somos ricos, es una industria que trabaja con grandes flujos de caja pero no es una industria que genere utilidades, y tenemos aquí que recordar que la industria viene de una situación de crisis, hemos tenido aerolíneas que se han quebrado, la industria y la inversión extranjera han confiado en el país, en el desarrollo económico y han efectuado inversiones entre otros con el objetivo que haya seguridad jurídica y que las condiciones legislativas sean acorde con el estándar internacional, si Colombia genera una regulación diferente al estándar internacional yo estoy dando un mensaje para la inversión extranjera, que invertir en Colombia no es seguro, no es rentable.

Entonces los invitamos y les queremos decir que esas cifras no son las adecuadas, no son las cifras de Colombia, respecto a los estudios científicos de la NASA que hablaba el capitán Hernández, es curioso cómo un estudio lo puede utilizar uno para un propósito o para otro propósito, precisamente fue el estudio de la NASA el que le dio el sustento y el fundamento para la resolución 5400 del año 2004 para poder ampliar el concepto de tiempo de servicio y de tiempo de vuelo, entonces ellos utilizan ese mismo estudio hoy para decir que se reduzca, entonces es el mismo estudio bajo dos ópticas, ¿a quién le competió analizar y revisar ese estudio? A la autoridad Aeronáutica en ese momento, no al Director Santiago Castro, al Director de la Aeronáutica en ese momento que fue el Senador Juan Carlos Vélez con el estudio científico de la NASA, con estudios de la UASI, con estudio de la FA, dijo de Colombia, se puede subir las horas de 83 al tope de 90 horas.

Entonces, Representante Valdés, sí ha habido cambios legislativos, para una regulación absolutamente restrictiva en la región y que nos tenía con un estándar donde tuvimos una industria quebrada para poder subir al estándar de la región, ¿por qué la vamos a reducir nuevamente a 75 horas? Si hay mayor tecnología, si tenemos mayores ayudas de radionavegación, si tenemos mejores inversiones en radares, si estamos transportando 20 millones de pasajeros, cuál es la razón técnica-científica que a más pasajeros menos horas de vuelo, yo no la encuentro, sabemos que es una actividad especial, no es una actividad riesgosa y yo quiero aclarar que del Código Sustantivo del Trabajo en el año 1990 cuando se modificó el régimen laboral en su oportunidad este Congreso fue el que hizo el análisis de lo que son actividades peligrosas y en los años 90 tomó la decisión de extraerla como una actividad peligrosa, es una actividad especial que está con la ayuda tecnológica, con unos niveles de seguridad, de entrenamiento costosísimos, la industria le paga a los pilotos entrenamientos anuales, entrenamientos semestrales en el exterior, horas de observador, chequeos en ruta para precisamente generar estos mejores estándares

de seguridad. Esas eran básicamente las 4 precisiones que quería hacer sobre esos temas.

El Presidente:

Gracias doctora Velásquez, para finalizar el Brigadier Montealegre.

Brigadier Montealegre:

Para aclararle dos cosas al Senador Galán, la primera es que el proyecto afecta a todos, no solamente a los de las rutas internacionales, y haciendo las cuentas que es muy fácil hacerlas, con las nuevas restricciones que trae el proyecto Satena en este momento para lo que tiene ahora necesitaría contratar a 12 pilotos, 12 copilotos y 25 auxiliares que es lo que suma esos costos adicionales de los que les hablé anteriormente. Con el tema del IVA de la gasolina para algunos de los territorios de las regiones colombianas, desafortunadamente no hemos podido acceder a esa exención del IVA porque la gasolina que nos venden tiene el IVA implícito, entonces realmente la persona que me vende no me dice le doy esto de gasolina más esto de IVA, sino que el IVA está implícito porque en la cadena de distribución está de esa forma, Ecopetrol se lo vende al comercializador y de una vez le coloca el IVA pero cuando me lo venden a mí, el IVA no está discriminado, entonces en esa discusión hemos estado y ahí llevamos casi 2 años en el tema y no hemos podido acceder a esa buena cosa que hicieron ustedes por nosotros y por las regiones sobre todo de eximirnos de ese 16% del IVA en el combustible, sobre todo a la región oriental colombiana, no señor, no ha servido, estamos en esa conversación con Ecopetrol, con la DIAN, para ver cómo hacemos para poder acceder pero llevamos dos años en el tema y no hemos podido hacerlo.

El Presidente:

Gracias señor Brigadier General, damos por finalizado la audiencia e invitándolos a todos para que nos acompañen en la próxima semana al debate del proyecto que estará para el martes o miércoles, están todos invitados. Muchas gracias.

El Secretario:

Siendo las 3:00 de la tarde se ha terminado la audiencia, como siempre la Comisión Séptima de la Cámara haciendo leyes con la esperanza de paz trabajo y bienestar para todos los colombianos.

El Presidente,

Rafael Romero Piñeros.

El Vicepresidente,

Armando Antonio Zabaraín D'Arce.

El Secretario,

Rigo Armando Rosero Alvear,

Comisión Séptima.

La grabación magnetofónica y las transcripciones correspondientes reposan en la Secretaría de la Comisión Séptima.