

PROYECTO DE LEY N°

Por la cual se regula la operación de vehículos aéreos ultralivianos para favorecer el desarrollo agrícola y las nuevas tecnologías con mejores condiciones técnicas, económicas y ambientales

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

DECRETA

ARTICULO 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto el establecimiento del marco legal para la operación de vehículos aéreos ultralivianos a fin de favorecer el desarrollo agrícola y las nuevas tecnologías con mejores condiciones técnicas, económicas y ambientales, de conformidad con lo previsto en el artículo 190 de la ley 1450 de 2011.

ARTICULO 2. Vehículos aéreos ultralivianos para el desarrollo agrícola. Se entiende por vehículos aéreos ultralivianos para el desarrollo agrícola, las aeronaves con peso máximo de despegue igual o inferior a 750 kilogramos, con cualquier tipo de estructura tubular, alas en tela, en lámina o material compuesto, cabina cerrada no presurizada, y con máximo dos sillas incluyendo la del piloto, usados para operaciones de aspersión aeroagrícola, es condición indispensable que la aeronave tenga un solo motor certificado según el estándar de aeronavegabilidad de algún Estado miembro de la OACI.

ARTICULO 3. Utilización de vehículos aéreos ultralivianos en actividades agrícolas con carácter privado. La utilización de vehículos aéreos ultralivianos para la aplicación o aspersión de sustancias para la protección de cultivos o para el control de plagas, malezas o enfermedades de las plantas, o para la aplicación de maduradores o reguladores fisiológicos, se podrá efectuar por personas naturales agricultores, o por personas jurídicas constituidas como empresas agroindustriales, en sus propios predios o cultivos de su propiedad, o en los que este legitimado para explotar por una relación contractual. Esta operación constituye aviación privada y será para el beneficio propio del agricultor o de la empresa agroindustrial, y bajo su propia responsabilidad.

ARTICULO 4. Utilización privada por empresas agroindustriales. La utilización de vehículos aéreos ultralivianos por personas jurídicas constituidas como empresas agroindustriales se verificara únicamente en sus propios predios o cultivos de su propiedad, o en los que esté legitimado para explotar por una relación contractual. Esta operación no será considerada como trabajos aéreos especiales de tipo comercial y no requiere permiso de operación, pero en todo caso debe obtener un Certificado de Operador Aéreo Privado Agroindustrial, acreditando los requisitos técnicos y operacionales que

serán aplicables en atención al tipo de aeronave, y a las particularidades propias de esa explotación.

Parágrafo.- La aeronave utilizada no puede ser explotada comercialmente por parte de su propietario, y su operación debe limitarse a los fines de la producción agroindustrial en cumplimiento de su objeto social. Para la obtención del Certificado de Operador Aéreo Privado Agroindustrial, la persona jurídica deberá acreditar que su objeto social es la producción agroindustrial, y posee un capital pagado no inferior a (2.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes al momento de presentar la solicitud. La empresa agroindustrial podrá contratar los servicios de mantenimiento y tripulación de sus aeronaves con empresas de pilotos y técnicos que cuenten con el personal capacitado en el tipo de aeronave utilizada, pero en ningún caso las aeronaves podrán ser destinadas o trasladadas a operación en otras empresas.

ARTICULO 5. Utilización privada por personas naturales agricultores. La Utilización de vehículos aéreos ultralivianos por personas naturales agricultores se verificara únicamente en sus propios cultivos delimitados a la propiedad de su predio, cuyo campo de aterrizaje deberá estar ubicado al interior del mismo. Esta operación no será considerada como trabajos aéreos especiales de tipo comercial y no requiere permiso de operación. En todo caso el propietario del predio deberá abstenerse de realizar cualquier explotación de la aeronave en favor de terceros, pues la misma se estima como herramienta de trabajo.

ARTICULO 6. Condiciones especiales para la operación privada de ultralivianos con fines agrícolas. La operación de vehículos aéreos ultralivianos con fines agrícolas se sujetara a las siguientes condiciones:

1. La operación de los ultralivianos en vuelo no debe superar los 500 pies de altura, sin interferir las operaciones aéreas, para lo cual deberán contar con radio VHF, a través del cual se harán los reportes pertinentes al control aeronáutico.
2. Las personas naturales o jurídicas que utilicen los ultralivianos deberán contar con campos de aterrizaje autorizados los cuales deberán estar ubicados en predios de su propiedad.
3. Los ultralivianos con fines agrícolas deberán portar el nombre de la empresa agroindustrial o del predio, y los distintivos de identificación otorgados por la Oficina de Registro de la Aeronáutica Civil.
4. Los pilotos de los ultralivianos deberán ser titulares de una licencia de Piloto Privado PPA o comercial PCA, y tener certificado de aptitud psicofísica.
5. Las empresas agroindustriales que tengan ultralivianos para uso privado en el marco de esta ley, deberán designar a un jefe de operaciones que cuente con licencia de piloto comercial PCA, que sea responsable de la operación, y se expida certificados anuales de aeronavegabilidad.

6. Las personas naturales y jurídicas propietarias de los ultralivianos que efectúan operación privada, deberán contar con una póliza de responsabilidad civil extracontractual expedida por una compañía de seguros autorizada, para cada una de sus aeronaves, que ampare las contingencias derivadas de la operación.

ARTICULO 7. Inscripción y acreditación de requisitos ante la autoridad aeronáutica. El cumplimiento de requisitos y condiciones para utilización de vehículos aéreos ultralivianos en actividades agrícolas con carácter privado deberá acreditarse ante la Aeronáutica Civil. Las personas naturales agricultores deberán acreditar los requisitos previstos en esta ley para la operación privada, y obtener el Certificado de Operador Aéreo Privado Agroindustrial ante la oficina Regional que corresponda al domicilio principal de la empresa agroindustrial. Las Oficina de Registro de la Aeronáutica Civil deberá asignar a las aeronaves privadas las matriculas que correspondan según la nomenclatura asignada a su tipo.

ARTICULO 8. Utilización comercial de ultralivianos con fines agrícolas. La utilización comercial de ultralivianos con fines agrícolas solo podrá realizarse con aeronaves que cuenten con un certificado tipo expedido por autoridad aeronáutica de un Estado perteneciente a la OACI, o con una Certificación Especial de Aeronáuticos de Colombia RAC, siempre que se realice a través de empresas de trabajos aéreos especiales en la modalidad de aviación agrícola que cuenten con permiso de operación y se encuentren certificadas.

Parágrafo.- Las empresas y personas naturales que realicen operación privada, podrán también aplicar a los procesos de Certificación Especial de Aeronavegabilidad previstos en el RAC para sus aeronaves.

ARTICULO 9. Seguimiento a la operación privada. Las personas naturales o jurídicas que utilicen ultralivianos en operaciones privadas en predios agrícolas o empresa agroindustriales, deberán permitir que los inspectores de la aeronáutica civil inspeccionen en las condiciones de operación y las aeronaves para determinar el cumplimiento de previsto en esta ley.

ARTICULO 10. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias

EXPOSICION DE MOTIVOS

El presente Proyecto de Ley constituye un instrumento necesario para favorecer el desarrollo agropecuario atendiendo el mandato de los artículos 64, 65 y 66 de la Constitución Política. Se debe recordar que la producción agrícola no solo tiene un carácter especial de protección por la Constitución, sino que debe desarrollarse en armonía con el medio ambiente.

Los ultralivianos, al ser aviones más versátiles para aplicar los insumos agrícolas, a menor altura y menor velocidad, han permitido una operación amigable con el medio ambiente, que no es posible con los aviones convencionales, pues estos producen muchos daños en los cultivos aledaños, y generan mayor contaminación, todo lo cual encarece los costos de la producción agropecuaria y la hacen menos eficiente.

La aviación agrícola se inició en 1911 cuando el alemán Alfred Zimmerman, dedicado a actividades forestales, se le ocurrió utilizar los medios aéreos en la agricultura. Al finalizar la I Guerra Mundial empezaron a realizarse las primeras aplicaciones, por supuesto con tecnología rudimentaria, lo que suponía realizar los trabajos de manera difícil y peligrosa.

El final de la II Guerra Mundial dio paso a lo que hoy conocemos como aviación agrícola, coincidiendo con la aparición de productos fitosanitarios de síntesis, muy eficaces y de bajo costo. Las aeronaves utilizadas para este propósito fueron los aviones convencionales de ala fija (avionetas) y las aeronaves de ala rotatoria (helicópteros).

La evolución tecnológica de esas aeronaves ha sido muy poca desde entonces, y su utilización es bastante costosa. La agricultura por su parte, ha cambiado notoriamente, han surgido nuevos sistemas de producción de cultivos, nuevos insumos para aplicar y nuevos requerimientos en su aplicación, ya se trate de la aplicación de abonos, pesticidas o maduradores.

Los agricultores y empresarios agroindustriales requieren aeronaves con una operación más económica, capaces de consumir menos combustible y de hacer un mejor aprovechamiento de los insumos agrícolas a aplicar, evitando o minimizando la deriva, no solo por razones económicas sino ambientales.

La búsqueda de mejoras en la aviación agrícola condujo a experimentar con el uso de los aviones ultralivianos como alternativa para la aspersión aérea de productos requeridos por los cultivos. Los resultados han sido muy exitosos, en aplicaciones en caña de azúcar, y estas aeronaves se utilizan actualmente en muchos países como una realidad operacional y técnica que supera a las aeronaves convencionales en este tipo de labor.

El Estado Colombiano reconoció la importancia de esta innovación tecnológica en la aviación agrícola mediante la Ley 812 de 2003 y respaldó la utilización de este tipo de aeronaves en el artículo 37 de esa Ley. Pero este apoyo legal a los ultralivianos para agricultura, tuvo un gran avance en la Ley del Plan de Desarrollo del Presidente Santos, Ley 1450 de 2011 que señala:

“ARTICULO 190. ESTIMULO A LAFUMIGACION CON ULTRALIVIANOS.

A fin de favorecer el desarrollo agrícola y la incorporación de nuevas tecnologías con mejores condiciones técnicas, económicas y ambientales, la Aeronáutica Civil reglamentará las condiciones y requisitos técnicos para la operación de vehículos aéreos ultralivianos en actividades agrícolas y pecuarias”.

Es por esto que las actividades de aspersión aérea con aviones ultralivianos, aun carentes de un marco normativo adecuado, suelen ser objeto de intervención, no solo por parte de autoridades aeronáuticas, sino también por parte de autoridades en materia agrícola, e incluso policiva, las que no siempre actúan coordinadamente sino que más bien cada una tiende a ocuparse de los asuntos de su competencia sin consideración a las demás, duplicando exigencias o estableciendo condiciones a veces impracticables.

Eficiencia agrícola y ambiental

Los aviones ultralivianos pueden volar a muy baja velocidad durante la aplicación (entre 55 y 60 millas por hora) en comparación con las avionetas convencionales que deben hacerlo entre 120 y 130 millas por hora. El vuelo a baja velocidad y el bajo peso del avión ultraliviano disminuyen la turbulencia causada por la aeronave y permiten que la estela de aspersión no se altere, que no haya efecto de vórtice y se minimice la derivada. Los helicópteros pueden volar también a baja velocidad, pero el giro de las aspas o alas móviles causa condiciones de alta turbulencia.

La aspersión con los aviones ultralivianos se hace a baja presión (10-20psi), que pueden volar a muy baja altura (2-3 metros sobre el follaje) y asperjan entre 15 y 30 gotas/cm², gotas que por su tamaño se precipitan rápidamente hacia el objetivo, disminuyendo el tiempo de oportunidad para que se evaporen y para que se haya deriva.

Los aviones ultralivianos tienen mayor maniobrabilidad en distancias cortas, debido a su baja velocidad de desplazamiento, lo cual los hace más apropiado para la aspersión de pequeñas áreas y de lotes irregulares. Estos aviones pueden ser equipados con sistemas de posicionamiento global (gps), lo cual permite hacer aplicaciones más precisas eliminando el

bandereo manual, cumpliendo con las normas contempladas por el Decreto 1843 de 1991 emanado del Ministerio de Salud. También se pueden equipar con sistemas de comunicación que permiten el contacto permanente entre el piloto y el personal en tierra para un mejor control de la aplicación.

La evaporación y la deriva de las gotas más pequeñas pueden ser un problema con la aspersión aérea y la contaminación ambiental puede ser significativa si la aspersión aérea se realiza en forma incorrecta. Las aeronaves convencionales utilizadas en la aviación agrícola realizan una aspersión menos eficiente que los aviones ultralivianos, debido a una mayor velocidad de desplazamiento, a la mayor turbulencia que causan durante la aplicación, y al amplio rango del tamaño de gotas, lo que ocasiona que las más pequeñas queden suspendidas en el aire, expuestas a la deriva del viento que las arrastra hacia otros cultivos o a fuentes de agua, con las consiguientes consecuencias ambientales.

Otro aspecto que genera menor impacto ambiental es que la gasolina extra que utilizan los aviones ultralivianos, es menos contaminante que el combustible rico en plomo requerido por las otras aeronaves convencionales, que además es tóxico y peligroso, a pesar de contar con normas más estrictas para su manipulación.

En suma, el combustible utilizado por los ultralivianos, (gasolina extra para automóviles) tiene mucho menor impacto ambiental en materia de emisiones atmosféricas y sobre la salud humana que el combustible de alto octanaje, utilizado por las aeronaves convencionales de motor de pistón, cuyos altos contenidos de plomo tiene efecto acumulativo en la salud de los pilotos.

El uso de aviones ultralivianos debe ser reconocido como un avance tecnológico importante en la aviación agrícola, que beneficia la producción limpia y reduce los riesgos ambientales del manejo de productos que requieren aspersión aérea en distintos cultivos, y que además contribuye al aumento de la productividad.

Su uso responde a la necesidad de buscar nuevos mecanismos que permitan la reducción de los costos de producción, con el fin de asegurar un sector eficiente, rentable y competitivo, acorde con las iniciativas gubernamentales que persiguen el desarrollo ambientalmente sostenible de las actividades agropecuarias.

El marco de la operación privada

Dentro del marco de la normatividad aeronáutica, se ha reconocido la operación privada de aeronaves, como una actividad diferenciada de la

comercial, principio que por muchos años (desde 1999), ha permitido a algunas empresas agroindustriales, cuyo objeto no es desarrollar actividades de aviación comercial, el uso de aviones ultralivianos como una herramienta de trabajo en las labores de producción agrícola, aplicando insumos agrícolas en los propios cultivos (ingenios azucareros en el Valle del Cauca e Indupalma en Oronoquia). Ante la eficacia y eficiencia de estos aparatos, probada durante más de 15 años de actividad, sin accidentes fatales y con impactos ambientales notablemente menores frente a los aviones convencionales, las leyes de los últimos planes de desarrollo han dispuesto la facilitación del uso de ultralivianos en las labores agrícolas.

Sin embargo, en la última reglamentación emitida por la autoridad aeronáutica colombiana, que impone la obligación de certificar los ultralivianos como aviones tipo ALS, para poder ser usados en las actividades de aspersión aérea, se estableció una fuerte limitación al uso de ultralivianos dentro del ámbito de la actividad aérea privada, impidiendo la nueva regulación que personas jurídicas puedan realizar actividades aéreas privadas de aspersión agrícola.

Estas restricciones no tienen justificación legal, pues como se verá en este documento, las normas aeronáuticas básicas dan plena cabida a la aviación privada sin limitaciones.

De acuerdo con las normas de jerarquía superior previstas en el código de Comercio, Libro V, parte Segunda, las actividades aéreas civiles pueden ser de tipo comercial y de tipo privado, distinción legal que se evidencia en diversas disposiciones como el artículo 1784 que declara la libertad de la navegación aérea en el territorio nacional, estableciendo condiciones cuando se realice con fines comerciales; el artículo 1795 que distingue requisitos para el registro y matrícula de aeronaves cuando son de servicios comerciales; el 1853 que define los servicios aéreos comerciales; y el 1871 que asigna a la autoridad aeronáutica la competencia para determinar los requisitos aplicables a cada actividad distinta a la comercial.

Así las cosas, son múltiples las normas aeronáuticas que tratan sobre las actividades aéreas comerciales y no comerciales (privadas), denotando una distinción legítima que ha hecho la legislación sobre las mismas. En efecto, el libro V, Parte segunda del código de comercio, que contiene las normas aeronáuticas básicas (código aeronáutico), contiene las siguientes referencias a la actividad comercial y privada:

- Artículo 1784 declara la libertad de la navegación aérea (como un todo, comercial y privada) en el territorio nacional, pero el artículo 1785 condiciona la navegación aérea con fines comerciales, en referencia al cabotaje. Esta distinción denota la existencia de la navegación aérea

con fines no comerciales, a la cual no le aplican las limitaciones indicadas.

- El artículo 1795, de manera similar, distingue requisitos adicionales sobre registro y matrícula de aeronaves, cuando se trate de aeronaves de servicios comerciales.
- El artículo 1810 clasifica los aeródromos en públicos y privados.
- El artículo 1853 define los servicios aéreos comerciales, como los prestados por empresas de transporte público o de trabajos aéreos especiales. Y en específico, este mismo artículo define las empresas de trabajos aéreos especiales como las que con autorización, desarrollan cualquier otra actividad comercial aérea.
- El artículo 1856 dispone el otorgamiento de un permiso de operación a las empresas que efectúen servicios aéreos comerciales. Es decir, la norma solo exige esta formalidad para la empresa cuyo objeto es prestar servicios aéreos comerciales, pero no aplica para las personas que no tengan esa finalidad, como es el caso de la aviación privada.
- Los artículos 1857 y siguientes (hasta el 2870) regulan aspectos específicos sobre los permisos de operación y los servicios aéreos comerciales.
- El capítulo XI del libro V, parte segunda del código de comercio, trata sobre el transporte privado y otras actividades, señalando el artículo 1871 que las aeronaves de transporte privado, las de turismo y las deportivas se sujetan a los reglamentos que para cada actividad distinta a la comercial determine la autoridad aeronáutica. El artículo 1872 prohíbe en todo caso, que las aeronaves privadas realicen servicio público de transporte aéreo, con o sin remuneración.

Y en los Reglamentos Aeronáuticos, RAC, SE ENCUENTRAN MULTIPLES NORMAS QUE DISTINGUEN LAS ACTIVIDADES AEREAS comerciales de las privadas. Por ejemplo, en la Parte 2 se hace referencia a las licencias de personal aeronáutico, diferenciando las de piloto comercial y las de piloto privado; la Parte 3 desarrolla todo el capítulo de aviación comercial, permisos de operación y actividades de la aviación privada en referencia específica a la aviación corporativa, que permite la operación de aviones para transporte ejecutiva y privado. La Parte 4 relativa a normas de operación y certificación de aeronaves trae capítulos referentes a la aviación ejecutiva y privada. La Parte 14 reglamenta los aeródromos y entre ellos los de carácter privado.

Justificación del uso privado de ultralivianos

Las normas aeronáuticas citadas antes no establecen ningún tipo de restricción para desarrollar actividades de aviación privada, distinta por supuesto a la naturaleza de la misma, y cuya esencia es no desarrollar

actividades de aviación comercial. Por tanto, resulta excesivo que, para reglamentar un aspecto técnico aeronáutico, que es la competencia de la autoridad aeronáutica, se incurra en restricciones como impedir que una persona jurídica (como es un ingenio) pueda desarrollar actividades de aviación privada. Esta limitación no está teniendo en cuenta normas superiores, como el artículo 190 de la ley 1450 de 2011 (Plan de Desarrollo).

No es consistente con el fin específico previsto en la ley, impedir que las personas jurídicas puedan desarrollar actividades de aviación agrícola privada.

Las disposiciones adoptadas con la presente ley para la operación privada, no generan ninguna diferencia con respecto a los estándares internacionales contenidos en los anexos de la OACI, en consecuencia, no dan lugar a notificación alguna ante el Consejo de dicho Organismo.

El Congreso de la República no se opone al establecimiento de un marco normativo de carácter técnico que establezca reglas de juego claras sobre las condiciones tanto de operación como de inspección, control y vigilancia por parte de la autoridad aeronáutica, sobre el uso de ultralivianos en fumigación aérea. Por el contrario, propende por una reglamentación aeronáutica clara y equitativa, que dé amplia cabida al uso de estos aparatos en las labores agrícolas, como está establecido en la ley, y como corresponde para el logro de los objetivos del desarrollo agrícola nacional. Esto es precisamente lo que hace el presente Proyecto de Ley, que aspiramos se convierta en una norma fundamental para la agricultura.