Bogotá D.C., 26 de agosto de 2.019

Doctor

**GREGORIO ELJACH PACHECO**

Secretario General

Senado de la República

Ciudad

**Asunto:** Radicación proyecto de ley “*Por medio de la cual se adoptan medidas tenientes a fortalecer la capacidad institucional y operativa de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) y se dictan otras disposiciones”*

Respetado Secretario,

De manera atenta y en virtud de lo dispuesto por los artículo 139 y 140 de la Ley 5 de 1.992, presento ante el Senado de la República el proyecto de ley “*Por medio de la cual se adoptan medidas tenientes a fortalecer la capacidad institucional y operativa de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) y se dictan otras disposiciones”,* iniciativa legislativa que cumple con los requisitos legales de acuerdo con el orden de redacción previstos en el artículo 145 de la pre citada ley.

Solicito al señor Secretario se sirva a darle el trámite legislativo previsto en el artículo 144 de la Ley 5 de 1.992.

Con sentimientos de consideración y respeto.

Cordialmente,

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**HORACIO JOSÉ SERPA MONCADA**

Senador de la República

Proyecto de Ley No. \_\_\_\_ de 2.019

***´´Por medio de la cual se adoptan medidas tendientes a fortalecer la capacidad institucional y operativa de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) y se dictan otras disposiciones”***

El Congreso de Colombia,

Decreta:

**Artículo 1. – Objeto:** La presente ley tiene por objeto adoptar medidas tendientes a fortalecer la capacidad institucional y operativa de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) a partir de la definición del alcance de sus competencias en aquellos asuntos relacionados con la prestación del servicio de transporte aéreo, del alcance normativo de los Reglamentos Aeronáuticos y la prohibición de establecer restricciones presupuestales por un término definido.

**Artículo 2. – Transporte Aéreo:** Para todos los efectos de la presente ley, entiéndase como transporte aéreo aquel servicio que supone el traslado de personas o cosas efectuado desde un origen a un destino por medio de aeronaves.

**Parágrafo Único:** La definición de que trata el presente artículo deberá leerse e interpretarse a la luz de los Reglamentos Aeronáuticos expedidos por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC).

**Artículo 3. – De la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC):** La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) es la máxima autoridad aeronáutica a nivel nacional, a la cual le corresponde ejecutar las funciones descritas en el Código de Comercio, Libro Quinto, Parte Segunda *“De la Aeronáutica”*, en el Decreto Reglamentario No. 260 de 2.004, aquellas adicionadas por el Decreto Reglamentario No. 823 de 2.017 y las que a futuro le asignen la ley y el reglamento.

**Artículo 4. – Competencia Prevalente:** Como máxima autoridad aeronáutica a nivel nacional, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC), de manera oficiosa o a petición del Ministerio Público, podrá avocar conocimiento y asumir la competencia de manera prevalente, para resolver cualquier tipo de asunto o situación que se relacione con la prestación del servicio de transporte aéreo cuyo conocimiento y decisión sea de competencia de otras autoridades administrativas.

Esta facultad podrá ejercerla mediante acto administrativo debidamente motivado y contra el cual, únicamente, procederá el recurso de reposición.

**Parágrafo Único:** La facultad a que se refiere el presente artículo se extiende a los casos en los cuales se vean involucrados los derechos y deberes de los usuarios del transporte aéreo, sin importar si se trata de un proceso de naturaleza administrativa o jurisdiccional.

**Artículo 5. – Facultades:** Cuando la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) estime conveniente y necesario asumir la competencia de manera prevalente de acuerdo con lo previsto en el artículo 4 de la presente ley, se entenderá que está plenamente facultada para llevar a cabo los procesos y las investigaciones correspondientes e imponer las sanciones o medidas administrativas a que haya lugar.

**Artículo 6. – De los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC):** La interpretación y aplicación de cualquier tipo de norma, ya sea de orden legal o reglamentario, relacionada con la prestación del servicio de transporte aéreo, la seguridad operacional y aeroportuaria y la seguridad de la aviación civil, deberá hacerse a la luz de lo dispuesto en los Reglamentos Aeronáuticos proferidos por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC).

**Artículo 7. – Alcance normativo de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC):** En desarrollo del principio de especialidad, en todo procedimiento, judicial o administrativo, en el cual se vea involucrada la prestación del servicio de transporte aéreo, la seguridad operacional y aeroportuaria, la seguridad de la aviación civil o cuando se infrinjan las normas aeronáuticas, la autoridad competente necesariamente deberá consultar y aplicar las reglas y protocolos definidos en los Reglamentos Aeronáuticos proferidos por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC).

**Artículo 8. – Modifíquese el artículo 109 de la Ley 1955 de 2.019 y deróguese su parágrafo único:** El artículo 109 de la Ley 1955 de 2.019 quedará así:

***Artículo 109. Asignación de competencias:*** *La Superintendencia de Transporte es la autoridad competente para velar por la observancia de las disposiciones sobre protección al usuario del transporte aéreo, así como para adelantar los procesos e investigaciones de naturaleza administrativa e imponer las sanciones o medidas administrativas a que haya lugar por las infracciones a las normas aeronáuticas en lo referente a los derechos y deberes de los usuarios del transporte aéreo.*

*Por su parte, la Superintendencia de Industria y Comercio, en ejercicio de sus funciones jurisdiccionales, conocerá de las acciones que los usuarios del servicio de transporte aéreo interpongan bajo los términos del artículo 56 y siguientes de la Ley 1480 de 2.011 y demás normas concordantes o aquellas que la adicionen o la modifiquen.*

*Cuando la acción o la solicitud que da inicio a la actuación administrativa o jurisdiccional se interponga ante la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC), la entidad remitirá el expediente a la autoridad competente teniendo en cuenta la naturaleza del proceso que debe adelantarse. Cuando se trate de procesos o investigaciones de naturaleza administrativa, lo remitirá a la Superintendencia de Transporte y cuando se trate de un proceso cuyo objeto sea de corte jurisdiccional, lo remitirá a la Superintendencia de Industria y Comercio.*

***Parágrafo Primero. –*** *Lo dispuesto en este artículo, sin perjuicio de las facultades y competencias prevalentes que la presente ley le atribuye a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) como máxima autoridad aeronáutica a nivel nacional.*

***Parágrafo Segundo. –*** *Ninguna de las dos superintendencias a las que esta ley les asigna competencias, será competente para adelantar investigaciones e imponer sanciones o medidas administrativas que se relacionen con la seguridad operacional y seguridad de la aviación civil; cuya competencia permanecerá en la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC).*

***Parágrafo Tercero. –*** *En lo que respecta a los recursos recaudados por concepto de las multas o sanciones que impongan la Superintendencia de Transporte y la Superintendencia de Industria y Comercio en ejercicio de las facultades que les confiere el presente artículo, se aplicará lo dispuesto en el artículo 10 de la presente ley.*

**Artículo 9. – Colaboración:** En desarrollo del principio de colaboración armónica y teniendo en cuenta las competencias atribuidas por esta ley, la Superintendencia de Transporte y la Superintendencia de Industria y Comercio deberán presentarle al Consejo Directivo de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) un informe anual, con corte a 20 de diciembre, en el cual rendirán cuenta sobre la cantidad de acciones, judiciales y administrativas, instauradas por los usuarios del servicio de transporte aéreo, señalando las causas o hechos que, con mayor frecuencia, estimulan la respectiva acción de protección administrativa o judicial.

Conocido el informe y dentro de los dos (02) meses siguientes a su radicación, el Consejo Directivo de la entidad expedirá y publicará en todos los aeropuertos del país, una circular en la cual indicará las medidas que, tanto los usuarios como las aerolíneas y demás prestadores del servicio de transporte aéreo, deben adoptar para prevenir las deficiencias advertidas en los informes de las superintendencias.

**Artículo 10. – Traslado de Recursos:** El veinticinco por ciento (25%) del valor recaudado por concepto de las multas y sanciones administrativas que llegare a imponer cualquier autoridad administrativas en el marco de los procesos que conozca relacionados directamente con la prestación del servicio de transporte aéreo, se destinará a la cuenta de presupuesto de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC).

**Artículo 11. – Resolución de conflictos de competencia:** La Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado resolverá en única instancia los conflictos de competencia, positivos o negativos, que surjan entre las distintas autoridades administrativas a las que la ley o el reglamento les hayan asignado el conocimiento y resolución de asuntos o situaciones relacionadas con la prestación del servicio de transporte aéreo.

También resolverá los conflictos de competencia que se generen en los procesos que se adelanten como consecuencia del ejercicio de funciones jurisdiccionales, siempre y cuando se traten de entidades administrativas a las que la ley o el reglamento les hayan asignado el conocimiento y resolución de asuntos o situaciones relacionadas con la prestación del servicio de transporte aéreo.

**Artículo 12. – Investigaciones y sanciones administrativas:** Las investigaciones e imposición de sanciones o medidas administrativas por infracción de las normas aeronáuticas, así como aquellas disposiciones relacionadas con la seguridad operacional y seguridad de la aviación civil, serán de competencia exclusiva de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC).

**Artículo 13. – Recursos por multas o sanciones administrativas:** Los recursos recaudados por concepto de multas o sanciones en el marco de las investigaciones y procesos que adelante la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) tendrán como destino el presupuesto de esta.

**Artículo 14. – Restricciones Presupuestales:** Exceptúese a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC), por el término de 10 años contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, de la aplicación de las restricciones presupuestales que se encuentren vigentes y de las que la ley o el reglamento, establezcan a futuro dentro del mismo término.

**Artículo 15.- Vigencia y derogatorias:** La presente ley entrará a regir a partir de su sanción, promulgación y publicación en el Diario Oficial y deroga toda disposición que le sea contraria.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**HORACIO JOSÉ SERPA MONCADA**

**SENADOR DE LA REPÚBLICA**

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

1. **OBJETO DEL PROYECTO**

Esta iniciativa busca fortalecer la capacidad institucional, operativa y administrativa de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil para desarrollar sus funciones legales, proteger los derechos de los usuarios y garantizar el cumplimiento de las metas que la entidad ha propuesto atendiendo los niveles de crecimiento del sector del transporte aéreo a nivel nacional e internacional.

1. **MARCO NORMATIVO**

Para esta iniciativa han de tenerse en cuenta y consultarse las siguientes disposiciones de orden constitucional, legal y reglamentarias:

* **CONSTITUCIONALES**

Artículos: 2, 3, 58, 78, 82, 101, 102, 114, 136, 150 (No. 1, 7, 8, 23) 152, 154, 157, 209, 333, 334, 337, 365, 366 y 367.

* **LEGALES**
* Ley 12 de 1.947 “Sobre la Convención de Aviación Civil Internacional”
* Código de Comercio, Libro Quinto, parte segunda “De la Aeronáutica”
* Ley 105 de 1.993 “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre transporte y se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales”
* Ley 336 de 1.996 “Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte”
* Ley 617 de 2.000 – Art. 92 (Sobre restricciones presupuestales)
* Ley 1896 de 2.017 – Art. 4 (Por el cual se exceptúa a la UAEAC de lo dispuesto en el artículo 92 de la Ley 617 de 2.000)
* Ley 1955 de 2.019 – Art. 109 y 336 (Sobre competencia de la Superintendencia de Transporte y eliminación de la restricción presupuestal del artículo 92 de la Ley 617 de 2.000)
* Ley 1480 de 2.011 Estatuto de Protección al Consumidor – Art. 58 y 56 (Funciones jurisdiccionales de la Superintendencia de Industria y Comercio y procedimiento de la acción de protección al consumidor)
* **REGLAMENTARIAS**
* Decreto 260 de 2.004 “Por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil AEROCIVIL y se dictan otras disposiciones”
* Decreto 823 de 2.017 “Por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) y se dictan otras disposiciones”
1. **JUSTIFICACIÓN**

El presente proyecto de ley encuentra sentido y se justifica en la medida en que son múltiples las barreras de crecimiento que tiene el sector de transporte aéreo en Colombia, esto es, circunstancias de orden económico e institucional que no le han permitido a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en adelante, la Entidad, desarrollar sus funciones con el propósito de garantizar, controlar, coordinar y dirigir la operación aérea en el país.

La definición del alcance de las competencias y funciones de la Entidad frente a otras entidades del orden central; la restricción de gasto o el comúnmente denominado techo fiscal; la categorización de las pistas aeroportuarias; la flagrante e impune violación de los derechos del consumidor del servicio de transporte aéreo por parte de la aerolíneas y las precarias condiciones administrativas, entre otras, son algunas de las circunstancias que estimulan la imperante necesidad de adoptar medidas normativas que fortalezcan la capacidad institucional y operativa de la autoridad aeronáutica en el país.

En la medida en que la Entidad no goce de capacidad institucional y operativa, su misión legal se ve restringida, afectando de manera directa el desarrollo social y económico del país, pues en términos de conectividad e intercambio de bienes y servicios, tanto a nivel nacional como internacional, se exige que el servicio de transporte aéreo goce de fortaleza institucional y de un sistema normativo que le permita fortalecer su operación de cara a los grandes retos que en materia de competitividad debe enfrentar.

En lo que respecta a los datos de movilidad de pasajeros, en un informe sobre estudios sectoriales en el mes de octubre de 2.018, la Entidad advirtió que, entre el mes de enero y el mes de septiembre del mismo año, en Colombia se movilizaron 27 millones 600 mil pasajeros, lo que se traduce en un 2,7% más frente a los 26 millones 915 mil usuarios transportados en el año 2.017.

Se lee en el informe:

*“Cabe resaltar que en lo corrido de este año se cruzó la marca de movilizar 10 millones de pasajeros internacionales durante el segundo trimestre, cifra que se alcanzaba, generalmente, durante el último trimestre del año.*

*De igual manera, en septiembre se registró un aumento del****13,3%, movilizando 365 mil pasajeros****más que en el mismo mes del año anterior (2017)*

*Este positivo crecimiento se da gracias al dinamismo de la aviación durante este periodo, con la llegada de aviones de mayor capacidad para el transporte de pasajeros y la evidente recuperación de las operaciones aéreas, con respecto al año anterior.*

*Los pasajeros domésticos, alcanzaron un crecimiento del 11,9% en septiembre de 2018 con relación a igual mes de 2017 y del 1% respecto a su equivalente en 2016.”*

El Director de la Entidad comparte la visión y los propósitos institucionales que se tienen:

*“Estamos trabajando arduamente, en cabeza del Gobierno Nacional, promoviendo el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria y aeronáutica para conectar cada vez mejor a los colombianos por vía área, con una aviación segura, oportuna y que responda de manera eficiente a esa demanda de pasajeros proyectada en más de 100 millones para el año 2030"*

Y el informe concluye con lo siguiente:

***“El mercado internacional****reacciona positivamente al pasar de 9 millones 67 mil usuarios transportados entre enero y septiembre de 2017, a 10 millones 144 mil pasajeros movilizados entre enero y septiembre de 2018. Lo que refleja un****incremento del 11,9% con 1 millón 77 mil pasajeros****movilizados en lo corrido de este año”[[1]](#footnote-1)*

La siguiente gráfica muestra el crecimiento del sector aéreo desde el año 2.005 hasta el año 2.017:



Es evidente que el sector de transporte aéreo requiere de medidas que lo fortalezcan y que le permita acoger las nuevas realidades económicas y comerciales que se derivan del creciente fenómeno de la globalización y del incesante desarrollo tecnológico e industrial, esto supone y tal como consta en el plan estratégico de la Entidad para el año 2.030, delimitar, definir y fortalecer las competencias institucionales de la autoridad aeronáutica, incentivar la competitividad y la conectividad, promover el desarrollo de infraestructuras sostenibles e implementar verdaderos esquemas y sistemas de seguridad operacional y seguridad de aviación.[[2]](#footnote-2)

Si bien la realidad y el crecimiento del sector sugieren transformaciones de fondo para que la autoridad pueda ejercer de manera efectiva sus funciones de coordinación, control y organización de la operación aérea, nuestra normatividad consagra múltiples barreras que impiden la actualización administrativa y operativa de la Entidad.

En lo que respecta a los asuntos que comprometen los derechos del usuario de transporte aéreo, cabe anotar que, existía una confusión en la medida en que el usuario no era consciente de la entidad competente para velar por sus derechos, esto es, tanto la Aeronáutica Civil como la Superintendencia de Transporte y la Superintendencia de Industria y Comercio, por su especialidad y por su estructura administrativa, operativa, técnica y profesional, se suponía que eran las llamadas a velar por la protección de los derechos de los usuarios, no obstante, mediante la Ley 1955 de 2.019 *(Plan Nacional de Desarrollo 2.018 – 2.022 Pacto por Colombia, pacto por la equidad)* el legislador avanzó en la definición expresa de algunas competencias en cabeza de la Superintendencia de Transporte, pero olvidó precisar las competencias de la Superintendencia de Industria y Comercio y de la misma Aeronáutica Civil.

No deja de sorprender e inquietar dicha novedad legislativa, pues el legislador no tuvo en cuenta principios de básica aplicación como lo son el principio de especialidad y el de juez natural, los cuales sugieren asignar competencias y funciones a las autoridades que tengan la capacidad operativa, administrativa y conceptual para avocar el conocimiento de determinados asuntos.

El hecho de no haber mencionado de manera expresa las competencias y facultades de la Superintendencia de Industria y Comercio en tratándose de asuntos que comprometan los derechos de los usuarios del servicio de transporte aéreo, configura un vacío normativo que con el presente proyecto de ley se pretende subsanar, fijando de manera clara y expresa las competencias que tiene tanto la Superintendencia de Transporte como la Superintendencia de Industria y Comercio y los tipo de procesos sobre los cuales estas pueden avocar conocimiento.

Es de resaltar que, ambas entidades, Superintendencia de Industria y Comercio y Superintendencia de Transporte, han desarrollado e implementado una estructura sistematizada que facilita el acceso de los usuarios para hacer valer sus derechos como consumidores bajo los presupuestos normativos de que trata el Estatuto de Protección al Consumidor y demás normas que gobiernan la prestación del servicio de transporte aéreo.

Así mismo, cada entidad ejerce sus funciones legales dentro de un ámbito de competencias que está limitado por la capacidad jurídica e institucional, por una parte, la Superintendencia de Transporte asume el conocimiento de procedimientos administrativos y la Superintendencia de Industria y Comercio conoce de procesos jurisdiccionales teniendo en cuenta las funciones que la ley le asigna en los artículos 56 y 58 de la citada ley 1480 de 2.011.

Es así como en la repartición de competencias los usuarios contarán con dos procedimientos. En uno, se adelantarán investigaciones de naturaleza administrativa y con el propósito de que al infractor se le imponga una medida o sanción administrativa y en el otro, podrán resolverse pretensiones particulares en el marco de un juicio contradictorio.

Ahora bien, en términos económicos la autoridad aeronáutica se vio por muchos años afectada por lo previsto en el artículo 92 de la Ley 617 de 2.000 como quiera que esta disposición contemplaba una restricción de gastos, o lo que comúnmente se conoce como *techo fiscal*, impidiéndole a la Entidad aumentar su personal operativo y efectuar inversiones en materia de infraestructura que le permitieran aumentar su capacidad institucional y operativa junto con el crecimiento del sector de transporte aéreo.

Disponía el hoy derogado artículo 92 de la Ley 617 de 2.000:

*“****Artículo 92:*** *Durante los próximos cinco (5) años, contados a partir de la vigencia de la presente ley, el crecimiento anual de los gastos de personal de las Entidades Públicas Nacionales no podrá superar en promedio el noventa por ciento (90%) de la meta de inflación esperada para cada año, según las proyecciones del Banco de la República. A partir del sexto año, estos gastos no podrán crecer en términos reales.”*

Con un ínfimo esfuerzo normativo, la Ley 1896 de 2.017 exceptúo a la Entidad de la regla de que trata el artículo transcrito.

Se lee el artículo cuarto:

*“****Artículo 4:*** *Exceptúese a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) de las restricciones previstas en el artículo 92 de la Ley 617 de 2.000 en el crecimiento de los gastos de personal durante las vigencias fiscales 2.018 – 2.019.”*

Estas dos disposiciones fueron realmente una barrera para el fortalecimiento institucional de la Entidad y como consecuencia, una barrera de crecimiento en el sector aéreo si se tiene en cuenta que las metas que hacen parte del plan estratégico para el 2.030 se hacen inviables con este tipo de medidas restrictivas que le impiden a la Entidad destinar sus asignaciones en la ampliación del personal operativo y la inversión administrativa y de infraestructura para un mejor desempeño de sus funciones.

La Ley 1955 de 2.019 *(Plan Nacional de Desarrollo 2.018 – 2.022 Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad)* acertó al derogar expresamente el artículo 92 de la Ley 617 de 2.000, sin embargo, la dinámica legislativa en Colombia es tan incierta que, a futuro, el legislador nuevamente puede llegar a adoptar este tipo de medidas con las cuales se truncaría el proceso de fortalecimiento y crecimiento de una entidad administrativa tan importante como lo es la Aeronáutica Civil. Por esta razón es necesario establecer una prohibición de restricciones presupuestales a fin de que la Entidad logre alcanzar su programa estratégico 2.030.

Ahora bien, los recursos que le son asignados a la Entidad y los recaudados por concepto de multas o sanciones administrativas, ingresan a una unidad económica *(Cuenta Única Nacional –CUN-)* a la cual le son ajenos o le son indiferentes los grandes retos del sector aéreo; por restricciones del Estatuto Presupuestal de la Nación, la Entidad no puede disponer de los recursos que ingresan por concepto de las multas y sanciones administrativas impuestas por violaciones a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, circunstancia que en efecto limita la destinación de recursos, ignorando que el dinamismo del sector y el comportamiento de este mercado deberían estimular la adopción de medidas para ampliar el margen operativo de la Entidad y abarcar los aspectos más sensibles dentro del marco de la prestación del servicio.

Así mismo, la Entidad, como máxima autoridad aeronáutica en el país y especialmente, como responsable de llevar a cabo el ambicioso reto de que trata su plan estratégico 2.030, debe verse favorecida por aquellos recursos que las entidades administrativas recaudan en el marco de los procesos y trámites que adelantan relacionados con la prestación del servicio de transporte aéreo.

Otro de los grandes retos para el sector del transporte aéreo, es la prestación efectiva del servicio, esto es, un servicio bajo los más altos estándares en materia de satisfacción y de seguridad para el consumidor.

Para ello es necesario delimitar el alcance de las competencias de la Aeronáutica, a fin de que, como máxima autoridad aeronáutica a nivel nacional, pueda, de manera prevalente, avocar conocimiento sobre todo proceso administrativo que suponga la verificación y aplicación de las normas aeronáuticas que gobiernan el servicio de transporte aéreo.

La proliferación normativa y la falta de conocimiento sobre el alcance de las competencias que tienen las referidas entidades administrativas, generan incertidumbre y confusión en el usuario, pues consultando el marco normativo que las rige, concurren competencias y funciones sobre un mismo asunto; entorpeciendo de esta forma el derecho que tiene todo ciudadano a formular peticiones y reclamaciones a las autoridades públicas y el derecho de acceder a la administración para que, en ejercicio de facultades atribuidas por la ley en cabeza de algunas entidades administrativas, se diriman y se resuelvan los asuntos de su competencia.

1. **CONCLUSIÓN**

Teniendo en cuenta los diferentes retos y metas que tiene el sector del transporte aéreo para el año 2.030 y como quiera que la Entidad requiere de insumos normativos que le permitan fortalecer su capacidad institucional y operativa, este proyecto de ley abarcará el frente económico de la entidad y la definición de competencias entre estas y otras entidades administrativas.

1. **PRESENTACIÓN DEL PROYECTO**

Teniendo en cuenta las consideraciones precedentes, pongo en consideración del Honorable Congreso de la República este proyecto de ley que consulta y atiende las más profundas necesidades del sector aéreo en Colombia.

Del Honorable Congresista,

**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

**HORACIO JOSÉ SERPA MONCADA**

**SENADOR DE LA REPÚBLICA**

1. Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil 10/25/2018 <http://www.aerocivil.gov.co/prensa/noticias/Pages/Positivas-cifras-de-crecimiento-del-transporte-a%C3%A9reo-en-Colombia.aspx> [↑](#footnote-ref-1)
2. Plan Estratégico 2.030 Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. [↑](#footnote-ref-2)