

Bogotá, D. C., agosto 26 de 2025

Doctor.

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ

Secretario General

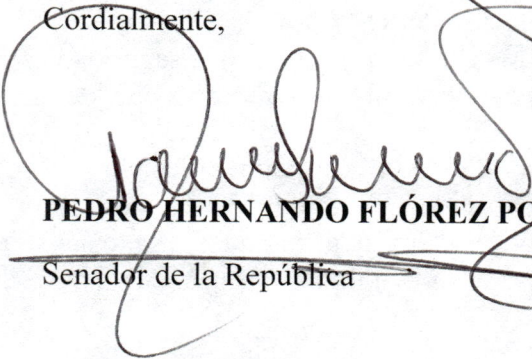
Senado de la República

Asunto: Radicación de proyecto de ley “**Mediante la cual se reglamenta la actividad del controlador de tránsito aéreo de naturaleza civil en Colombia y se dictan otras disposiciones**”

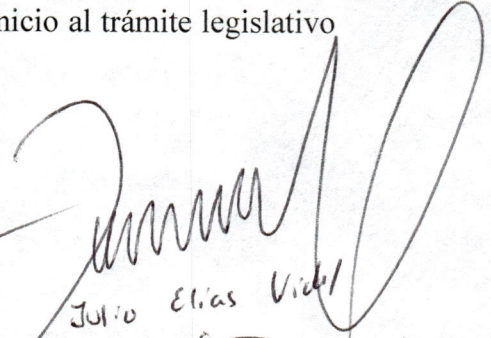
Respetado Secretario General,

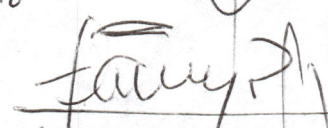
En mi calidad de Congresista de la República y en uso de las atribuciones que me han sido conferidas constitucional y legalmente, me permito respetuosamente radicar el proyecto de ley de referencia y, en consecuencia, le solicitamos se sirva dar inicio al trámite legislativo respectivo.

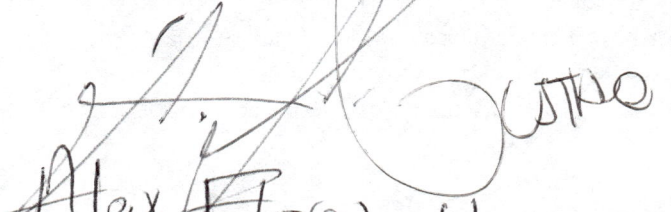
Cordialmente,


PEDRO HERNANDO FLÓREZ PORRAS

Senador de la República


Julio Elias Vidal


Soledad Farinero


Alex Florez Hernandez

PROYECTO DE LEY 228 DE 2025 SENADO

“Mediante la cual se reglamenta la actividad del controlador de tránsito aéreo de naturaleza civil en Colombia y se dictan otras disposiciones”

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

TITULO I

**REGULACIÓN GENERAL DE LA ACTIVIDAD DE CONTROLADOR DE
TRÁNSITO AÉREO DE NATURALEZA CIVIL EN COLOMBIA**

CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto. El objeto de la presente Ley es la regulación del ingreso, permanencia, funciones, derechos, obligaciones, régimen salarial, prestacional y pensional de los controladores de tránsito aéreo civil en Colombia.

Artículo 2. Definiciones. Para efectos de la presente Ley, se entenderán las siguientes definiciones relacionadas con la actividad de control de tránsito aéreo:

- a) **Autoridad Aeronáutica.** *Esta expresión se refiere a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – (Aerocivil), entidad estatal que en la república de Colombia es la autoridad en materia aeronáutica y aeroportuaria o entidad que en el futuro asuma las competencias que corresponde a esta Unidad Administrativa*
- b) **ATS:** Servicios de tránsito aéreo
- c) **Organización de Aviación Civil Internacional -OACI-** Organismo que establece las normas y métodos recomendados para la protección y la seguridad de la aviación civil, así como también para la protección y preservación del medio ambiente.
- d) **Reglamento Aeronáutico Colombiano- RAC:** Es el conjunto ordenado de reglas y procedimientos adoptados y/o expedidos por la UAEAC, con la finalidad de implementar las normas y métodos recomendados de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional u otras normas aeronáuticas para Colombia.
- e) **Controlador de Tránsito Aéreo:** Persona vinculada directamente a través de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -Aerocivil- para desarrollar actividades propias del control de tránsito aéreo.

- f) **Dependencia de control de tránsito aéreo:** Expresión genérica que se aplica, según el caso, a un centro de control de área, a una oficina de control de aproximación o a una torre de control de aeródromo o a una fusión de control de área y aproximación.
- g) **Grepecas:** Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM adscrito a la OACI.
- h) **Pausa operativa de seguridad:** Periodo de tiempo establecido dentro del periodo de servicio durante el cual se releva al controlador de tránsito aéreo de sus funciones operativas con el fin de permitirle una recuperación de su condición física y mental.
- i) **Período fuera de servicio.** Período de tiempo continuo y determinado que sigue y/o precede al servicio, durante el cual el controlador del tránsito aéreo está libre de todo servicio.
- j) **Período de servicio.** Período que se inicia cuando un proveedor de servicios de tránsito aéreo exige que un controlador de tránsito aéreo se presente o comience un servicio y que termina cuando la persona queda libre de todo servicio.
- k) **Período de servicio suplementario.** Período que se inicia cuando un proveedor de servicios de tránsito aéreo exige que un controlador de tránsito aéreo comience o continúe un servicio después de haber cumplido un periodo de servicio de seis (6) horas.
- l) **Tiempo receso operacional (TROP).** Período fuera de servicio para el receso operativo por razones de seguridad operacional, el cual pretende generar un periodo de recuperación de la condición física y mental del controlador de tránsito aéreo por el desgaste sufrido durante los periodos de servicio ordinarios y suplementarios habituales desarrollados en las diferentes posiciones operativas, y cuya duración es de veinticuatro (24) horas.
- m) **CTA Operativo:** Es el Controlador de Tránsito Aéreo que está en posesión de una Certificación Médica vigente.
- n) **CTA no Operativo:** Es el Controlador de Tránsito Aéreo que carece de Certificación Médica vigente

Artículo 3. Disposiciones de la OACI en materia de Control de Tránsito Aéreo. Para propender por la seguridad aérea de país, en toda circunstancia se deberán aplicar los Estándares y Métodos Recomendados (SARPs: Standards And Recommended Practices) de la OACI, adoptados por Colombia mediante la Ley 12 de 1947, aplicables a los servicios de tránsito aéreo y a los controladores de tránsito aéreo.

TITULO II

REQUISITOS, FUNCIONES, DERECHOS Y DEBERES DE LOS CONTROLADORES DE TRÁNSITO AEREO DE NATURALEZA CIVIL

CAPITULO I

DE LA CARRERA DE CONTROLADOR DE TRANSITO AEREO Y LOS REQUISITOS PARA SER CONTROLADOR DE TRANSITO AEREO DE NATURALEZA CIVIL

Artículo 4. Reconocimiento de la carrera de Controlador de Tránsito Aéreo. Se instituye la Carrera de Controlador de Tránsito Aéreo y su ejercicio estará sujeto a las disposiciones de esta ley y su reglamentación por parte de la Autoridad Aeronáutica Civil. Por lo anterior, se reconoce la carrera de controlador de tránsito aéreo en Colombia y su instrucción será impartida por el Centro de Estudios Aeronáuticos CEA- o la que haga sus veces.

Artículo 5. De la carrera de Controlador de Tránsito Aéreo. Para los efectos de la presente Ley, la Carrera de Controlador de Tránsito Aéreo debe ser entendida dentro del marco de los Servicios de Navegación Aérea, en todo el espacio aéreo colombiano, incluyendo todos los aeródromos, donde se brindan los servicios de Control de Tránsito Aéreo Civil.

Artículo 6. Condiciones, funciones y requisitos de la carrera de Controlador de Tránsito Aéreo. Las funciones y requisitos de los Controladores de Tránsito Aéreo son los establecidos con el Manual de Funciones aprobados por la autoridad aeronáutica colombiana

Artículo 7. Formación y capacitación continua. La Autoridad Aeronáutica, a través del Centro de Estudios Aeronáuticos (CEA), o quien haga sus veces, tendrá en cuenta al momento de abrir convocatorias, seleccionar, capacitar y dar instrucción a los controladores de tránsito aéreo según las recomendaciones aplicables contenidas en los documentos Guía de Orientación de la Carrera Profesional para Controladores de Tránsito Aéreo preparada por el Subgrupo de Tarea Carrera Profesional Grepecas ATC/TF3 de la OACI, Doc. 9868 OACI: Procedimientos para los servicios de navegación aérea -Instrucción (PANS-TRG), Doc. 10056 OACI: Manual sobre instrucción y evaluación basadas en competencias para controladores de tránsito aéreo y los documentos del catálogo del Marco Nacional de Cualificaciones correspondientes al Control de Tránsito Aéreo.

Parágrafo 1. El Centro de Estudios Aeronáuticos (CEA) continuará la consolidación de la carrera profesional del controlador de tránsito aéreo mediante la Tecnología en Gestión de Tránsito para permitir el reconocimiento de la formación profesional de los controladores de tránsito aéreo como formación de educación superior en el nivel de pregrado de acuerdo con los parámetros del Sistema Nacional de Acreditación establecidos por el Ministerio de

Educación Nacional (MEN). Lo anterior en cumplimiento del Artículo 56 y Artículo 57 de la Ley 105 de 1993.

Parágrafo Transitorio: Mientras se logra la consolidación de la carrera profesional del controlador de tránsito aéreo mediante la Tecnología en Gestión de Tránsito, el Centro de Estudios Aeronáuticos de Colombia (CEA) abrirá curso básico de tránsito aéreo de aeródromo al menos una vez al año, de manera que se supla la permanente necesidad de incorporación de personal como controladores de tránsito aéreo garantizando así la continuidad y sostenibilidad del servicio.

Parágrafo 2. La Autoridad Aeronáutica, a través del Centro de Estudios Aeronáuticos (CEA), o quien haga sus veces, deberá garantizar la capacitación continua y especialización de los controladores de tránsito aéreo, teniendo en cuenta las disposiciones y actualizaciones internacionales sobre la materia.

Artículo 8. Requisitos para el ingreso a la actividad del control de tránsito aéreo en Colombia. Para ingresar a la actividad de control de Tránsito aéreo civil en Colombia se requiere ser ciudadano colombiano en ejercicio y menor de 35 años, además de las competencias de ingreso requeridas por el Manual de Funciones y competencias aprobado por la autoridad aeronáutica colombiana.

Artículo 9. De la vinculación de controladores de tránsito aéreo. La Autoridad Aeronáutica vinculará los controladores de tránsito aéreo a la carrera administrativa mediante la modalidad de curso-concurso a través del Centro de Estudios Aeronáuticos (CEA) y en colaboración con el Departamento Administrativo de la Función Pública y la Comisión Nacional del Servicio Civil, conforme a lo dispuesto en la Ley 909 de 2004.

CAPITULO II

DERECHOS Y DEBERES DE LOS CONTROLADORES DE TRÁNSITO AEREO DE NATURALEZA CIVIL

Artículo 10. Son derechos de los controladores de tránsito aéreo en Colombia:

1. Recibir capacitación y cursos de especialización en cualquier campo de la aviación civil de forma continua a través del Centro de Estudios Aeronáuticos de Colombia -CEA, Instituciones de Educación Superior o cualquier otra institución de educación nacional o internacional con la que la Autoridad Aeronáutica suscriba convenios de cooperación.
2. Laborar una jornada ordinaria de seis (6) horas diarias durante seis (6) días a la semana y disfrutar como mínimo de un día a la semana de descanso remunerado.
3. Disfrutar de un régimen salarial adecuado y especial de conformidad con la naturaleza de la función desarrollada.
4. Gozar de pagos adicionales como sobresueldos, bonificaciones, horas extras y recargos de conformidad con las normas vigentes.

5. Disfrutar de un “Tiempo de receso operacional (TROP)” semanal remunerado cuando labore en las diferentes posiciones operativas de las Dependencias ATS.

Artículo 11. De los deberes del controlador de tránsito aéreo civil. Son deberes de los controladores de tránsito aéreo civil, además de los contemplados en las normas y reglamentos vigentes las siguientes:

1. Cumplir con las funciones propias del cargo, manuales de funciones, manuales operativos, protocolos y procedimientos.
2. Actualizar sus conocimientos, mediante los cursos de recurrencia, las capacitaciones especializadas y las capacitaciones programadas por la Autoridad Aeronáutica requeridas para mantener las competencias para el adecuado desempeño de sus funciones.
3. Cumplir adecuadamente las recomendaciones relacionadas con la gestión de la fatiga y, en especial, las Pausas operativas de seguridad, los Períodos fuera de servicio y el Tiempo de receso operacional (TROP) semanal, cuando tenga derecho al mismo.

Artículo 12. Jornada de los controladores de tránsito aéreo. La autoridad aeronáutica civil deberá reglamentar, las Condiciones de trabajo de los controladores de tránsito aéreo en concordancia con el Doc. 9966 y Doc. 9683 de la OACI, así como lo establecido en los documentos GREPECAS ATC/TF1-TF2-TF3El o documento que lo reemplace, procurando en todo caso mantener la reglamentación actualizada.

Artículo 13. edad de retiro forzoso. El gobierno nacional deberá establecer en un plazo seis (6) meses a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, la edad de retiro forzoso de la profesión de controlador de tránsito aéreo en concordancia con lo establecido en el documento del GREPECAS ATC/TF2, numeral 5.8.4 o documento que lo reemplace.

Artículo 14. Reconocimiento como actividad de alto riesgo. El gobierno nacional mantendrá el reconocimiento de la profesión de controlador de tránsito aéreo como actividad de alto riesgo y su regulación se hará de acuerdo con la legislación colombiana con fundamento a lo establecido en el documento del GREPECAS ATC/TF2, numeral 5.8.1, 5.8.2, 5.8.3, 5.8.5, 5.8.6 o documento que lo reemplace, garantizando en todo momento la protección de los derechos de los controladores de tránsito aéreo.

Artículo 15. Capacidad Operativa. La autoridad Aeronáutica Civil deberá establecer, en un plazo seis (6) meses a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, la capacidad operativa de cada aeropuerto en el territorio nacional.

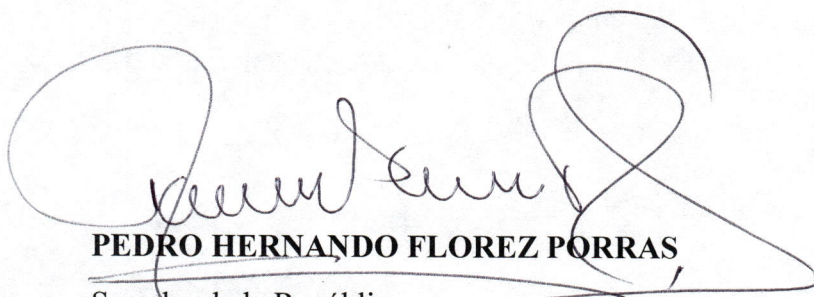
TITULO III

DISPOSICIONES FINALES

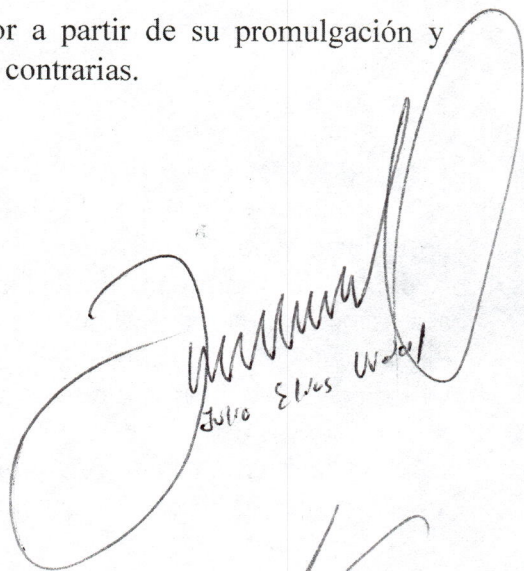
Artículo 16. Conmemoración del día del controlador de tránsito aéreo civil. Declárese el 20 de octubre como el día nacional del controlador de tránsito aéreo para reconocer la importancia de la labor desarrollada por las personas que desempeñan esta actividad esencial para la seguridad aérea del país.

Artículo 17. Vigencia. La presente Ley entra en vigor a partir de su promulgación y modifica y deroga las normas y disposiciones que le sean contrarias.

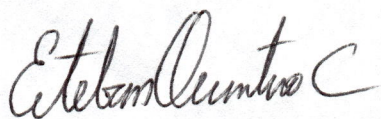
Cordialmente,



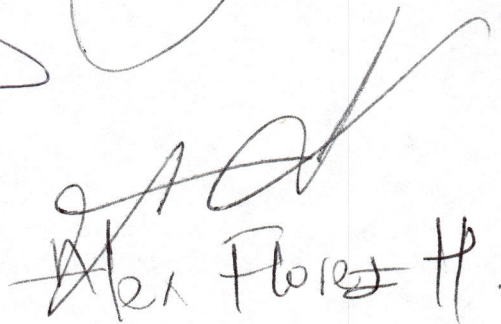
PEDRO HERNANDO FLOREZ PORRAS
Senador de la República



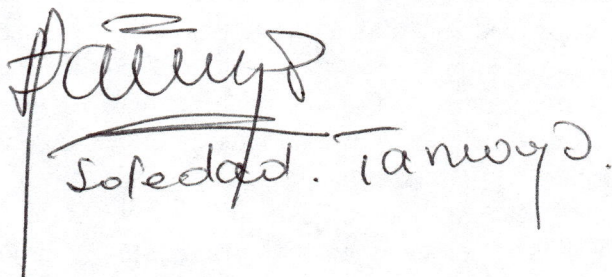
Julio Elias Uribe



Etebaldino C



Alex Florez H.



Soledad. Tamayo.

PROYECTO DE LEY 228 DE 2025 SENADO

“Mediante la cual se reglamenta la actividad del controlador de tránsito aéreo de naturaleza civil en Colombia y se dictan otras disposiciones”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

El presente proyecto de ley busca reglamentar y regular el ejercicio de la carrera profesional para controladores de tránsito aéreo en el territorio y espacio aéreo de la República de Colombia, con la finalidad de salvaguardar la seguridad de las operaciones aéreas y la calidad y eficiencia de los servicios proporcionados, así como del personal que los presta, siguiendo las pautas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), y teniendo en cuenta los fundamentos de:

1. Niveles de la Carrera Profesional;
2. Factores clave que determinan las condiciones laborales;
3. Aspectos distintivos del entorno laboral en el que realizan sus tareas; y,
4. Salvaguardia del talento humano que forman parte del Sistema a través de los tiempos de actividad y descanso para mitigar la fatiga.

2. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY

El control de Tráfico Aéreo es una tarea de servicio cuyo deber es prevenir colisiones entre aeronaves. Sus principales tareas son regular el tráfico aéreo y proporcionar información y apoyo a los pilotos . Para evitar colisiones, se necesita una vigilancia continua . Es necesaria una vigilancia constante para garantizar que todas las aeronaves en la jurisdicción estén siempre seguras. Los criterios de seguridad son cuando las aeronaves se separan a una distancia segura y pueden llegar a su destino de manera segura, de acuerdo con las reglas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) . Las exigencias de las tareas relacionadas con la complejidad del tráfico aéreo, el espacio aéreo y las condiciones operativas del tráfico provocan una carga de trabajo mental para los profesionales CTA , a tal punto que la misma OACI elaboró un “Manual de planificación de servicios de tránsito aéreo” el cual entre otras busca mitigar la fatiga en este personal . Tal carga mental origina fatiga en los CTA, la cual ha sido la causa de incidentes, como en el que el controlador olvidó información del vuelo en el aeropuerto Hongqiao de Shanghái (China), y también donde los controladores tomaron siestas en el trabajo en los Estados Unidos . Se estima que con el reconocimiento de la carrera profesional para controladores de tránsito aéreo se contribuya en proporcionar la paz y la serenidad que este grupo de trabajadores necesita mientras desempeña sus tareas.

Así mismo, se tiene en cuenta que los controladores de tránsito aéreo desempeñan un papel crítico en la seguridad de las operaciones aéreas, puesto que su principal responsabilidad es

evitar colisiones y garantizar el flujo seguro y eficiente del tráfico aéreo. Dada la importancia de su función, es esencial establecer normas y regulaciones claras para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas y la vida de los pasajeros y tripulantes, las cuales hace parte del Manual – Guía de Carrera Profesional para controladores de tránsito aéreo, expedido en el 2001 y el Anexo 11 al Convenio de Chicago.

Por lo tanto, Colombia como país miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), está obligado a cumplir con las normas y regulaciones internacionales relacionadas con la aviación civil. El proyecto de ley busca asegurar que el país cumpla con las normas y recomendaciones de la OACI, lo que es esencial para mantener la armonía y la seguridad en el espacio aéreo internacional.

También es preciso reconocer que la seguridad de las operaciones aéreas depende en gran medida de la capacidad de los controladores de tránsito aéreo para desempeñar sus funciones de manera efectiva. Garantizar condiciones laborales justas y seguras es fundamental para su desempeño y bienestar. Esto incluye aspectos como la mitigación de la fatiga, la regulación de los tiempos de actividad y descanso, y la capacitación continua.

Por ende, al establecer una carrera profesional para los controladores de tránsito aéreo, se promueve la formación, el desarrollo y la retención de personal altamente capacitado. Esto, a su vez, contribuye a la eficiencia y la calidad de los servicios de tránsito aéreo, lo que beneficia a la aviación civil en general.

El proyecto de ley se enmarca en los principios y derechos constitucionales de Colombia, como el derecho al trabajo, la igualdad de oportunidades y la protección de la salud. Asegura que los controladores de tránsito aéreo puedan ejercer su profesión de manera segura y justa, en línea con la Constitución.

3. FUNDAMENTOS CONSTITUCIONALES Y LEGALES

Constitución Política de 1991: “El Estado Social y Democrático de Derecho asumido por Colombia en la Constitución Política de 1991 establece que se debe garantizar la vigencia de un orden justo con todas las formas y expresiones de vida, así como reconocer y proteger la biodiversidad”.

Artículo 2. Establece que la Constitución es la norma suprema y que todas las autoridades y personas están sujetas a ella, lo que implica que la legislación propuesta en el presente proyecto para profesionalizar la carrera de controlador de tránsito aéreo se enmarca en el respeto de los principios y derechos constitucionales.

Artículo 25. Reconoce el derecho al trabajo y establece que el Estado debe garantizar condiciones dignas y justas para los trabajadores, incluyendo la seguridad laboral. Este artículo respalda la importancia de condiciones laborales seguras y justas para los controladores de tránsito aéreo.

Artículo 26. Establece el derecho de toda persona a elegir libremente su profesión u oficio. Además, establece que la ley puede requerir títulos de idoneidad para ciertas profesiones y que las autoridades competentes deben inspeccionar y supervisar el ejercicio de estas profesiones, lo que respalda la regulación y supervisión de la carrera profesional de controladores de tránsito aéreo para garantizar la seguridad y la calidad de los servicios en el espacio aéreo del país.

Artículo 49. Se refiere al derecho a la salud y establece que el Estado tiene la obligación de garantizar la prestación de servicios de salud a la población. La salud y el bienestar de los controladores de tránsito aéreo son fundamentales para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas, aunque especialmente la salud mental, se debe generar con la mitigación de la fatiga, a través de la reglamentación de los tiempos de actividad y descanso, que demanda en especial esta población de trabajadores.

Artículo 150. Define las funciones del Congreso de la República, que incluyen la creación y modificación de leyes relacionadas con el ámbito laboral y la regulación de profesiones.

Además, los artículos 9, 93, 94, 214, 53 y 102 definen los parámetros de adopción de las normas internacionales en el orden interno, conocido como bloque de constitucionalidad, por medio del cual se adoptan normas internacionales vinculantes al plano nacional. Así pues, Colombia, al ser un país miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), está obligada a cumplir una serie de normas y regulaciones internacionales establecidas por la OACI en el ámbito de la aviación civil. Estas normas son esenciales para garantizar la seguridad y la eficiencia de la aviación a nivel mundial. Algunas de las principales normas y documentos que Colombia está obligada a cumplir incluyen:

1. **Convenio de Chicago:** Colombia, al ser parte del Convenio de Chicago de 1944, está obligada a cumplir las disposiciones generales de este tratado internacional, que establece los principios fundamentales de la aviación civil internacional, como la soberanía del espacio aéreo y la adopción de estándares y recomendaciones técnicas de la OACI.
2. **Anexos de la OACI:** La OACI emite una serie de anexos que contienen estándares y prácticas recomendadas para diversos aspectos de la aviación, incluyendo la seguridad, la navegación, la meteorología, la capacitación de personal y la protección del medio ambiente. Colombia debe cumplir con estos anexos y adaptar su legislación y regulaciones nacionales para estar en consonancia con ellos, entre ellos el Anexo 11 al Convenio de Chicago, el cual se refiere al establecimiento de los espacios aéreos, dependencias y servicios necesarios para fomentar con seguridad el movimiento ordenado y rápido de las aeronaves, empezando por el servicio de control de tránsito aéreo.
3. **Documentos de orientación de la OACI:** Además de los anexos, la OACI emite documentos de orientación, manuales y publicaciones relacionadas con la implementación de las normas y prácticas recomendadas. Colombia debe tener en cuenta estos documentos para asegurar la adecuada implementación de las normas de la OACI. Entre estos se encuentra el Manual – Guía de Carrera

Profesional para controladores de tránsito aéreo, expedido en el 2001. Así mismo, el DOC 9426 "Manual de planificación de servicios de tránsito aéreo" de la OACI, ya que este documento ofrece pautas para asegurar la seguridad, la eficiencia y la fluidez del tráfico aéreo, proporcionando pautas para la prestación de servicios de tránsito aéreo a nivel nacional e internacional.

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) anunció el concepto del Sistema de Gestión de Riesgos por Fatiga (FRMS) en el Anexo 6 en 2011, que brinda sugerencias para reducir la fatiga de las tripulaciones. En 2016, la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la OACI y la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA) publicaron la Guía de gestión de la fatiga para proveedores de servicios de tránsito aéreo y, por primera vez, propusieron recomendaciones para los controladores de tránsito aéreo (CTA) para abordar este problema, en el Documento 9966 "Manual para la supervisión de los enfoques de gestión de fatiga" y Enmienda 50B del anexo 11 "Servicios de Tránsito Aéreo".

En el caso concreto de Ley 12 de 1947, se aprueba la Convención sobre Aviación Civil Internacional, firmada en Chicago el 7 de diciembre de 1944", que establece los principios fundamentales de la aviación civil internacional, como la soberanía del espacio aéreo y la adopción de estándares y recomendaciones técnicas de la OACI.

A su vez, la Ley 909 de 2004, la cual contiene normas que regulan el empleo público, la carrera administrativa, gerencia pública y se dictan otras disposiciones.

En la actualidad se cuenta con el Decreto Ley 790 de 2005, reglamentado por el Decreto 2900 de 2005, incorporado parcialmente en el Decreto 1083 de 2015, Único Reglamentario del Sector Función Pública, el cual la Aerocivil cuenta con un sistema específico de Carrera Administrativa para propender por la eficiencia y la eficacia en el logro de los fines de la entidad, no obstante dichos decretos no tienen en cuenta las características y complejidades del control de tráfico aéreo.

En este mismo sentido, el Decreto 1295 de 2021, modifica el sistema de la nomenclatura, clasificación, niveles, requisitos, grados y remuneración de los empleos de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil — Aerocivil y dicta otras disposiciones, en su art. 3 reconoce el Nivel de Controlador de Tránsito Aéreo, pero no lo eleva a carrera profesional para controladores de tránsito aéreo.

4. CONSIDERACIONES DEL AUTOR

El principio central en torno al cual gira la labor del Controlador de Tránsito Aéreo (CTA) consiste en prevenir que dos aeronaves ocupen simultáneamente el mismo espacio en el espacio aéreo. Esto explica por qué, posiblemente, este profesional lleva directamente la mayor carga de responsabilidad sobre la vida humana. Este papel conlleva trabajar en situaciones de alta presión psicológica. No se requiere una inteligencia superior a la de otros individuos, sino una combinación adecuada de habilidades humanas comunes, como

la agilidad mental y la capacidad para gestionar el estrés, junto con una fuerte capacidad para el trabajo en equipo.

Con el paso de los años, la aviación ha requerido que los expertos, tras la investigación de accidentes, dediquen muchas horas al estudio con el fin de mejorar los procedimientos, la eficiencia, la calidad y el equipamiento que influye en la seguridad de las operaciones aéreas.

En este contexto, tanto OACI como investigadores académicos han formulado en diversas ocasiones sugerencias y recomendaciones para mejorar las condiciones laborales del personal especializado en la aeronáutica, entre otras medidas.

Resumir todas y cada una de las recomendaciones derivadas de esas investigaciones sería un proceso interminable, al igual que intentar llevarlas a cabo. Sin embargo, ignorarlas sería aún más perjudicial.

Por lo tanto, en un contexto de cambios significativos en la Aviación Civil Internacional, es crucial considerar la necesidad de una revisión completa de su función, en consonancia con las pautas del Anexo 11 al Convenio de Chicago (DINAC R 11). Esto se debe a su impacto directo en la cadena de valor de la Seguridad Operacional de la Aviación Civil.

En orden a tales postulados y a la obtención de recursos humanos compatibles con ellos mismos, resulta necesario definir un Plan de Carrera que dignifique y jerarquice su profesión, dotándolos de los conocimientos, pericia y experiencia, necesarios para dar cumplimiento a sus obligaciones de manera segura, eficiente y eficaz, ajustándose a las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), tomando en consideración los principios básicos:

- **Niveles de la Carrera Profesional:** Establece una estructura jerárquica clara que define los diferentes niveles o etapas en la carrera de un controlador de tránsito aéreo. Esto puede incluir desde roles iniciales hasta posiciones de mayor responsabilidad o especialización. Cada nivel requeriría un conjunto específico de habilidades, conocimientos y experiencia, y ofrecería oportunidades de desarrollo profesional a medida que avanzan en sus trayectorias.
- **Factores clave que determinan las condiciones laborales:** Considera todos los elementos que influyen en el entorno laboral de los controladores. Esto abarcaría desde aspectos ergonómicos y de seguridad hasta horarios de trabajo, sistemas de descanso, normativas de fatiga y el uso de tecnología adecuada. Es esencial evaluar y optimizar estos factores para garantizar un entorno laboral seguro y eficiente, ajustado a la normatividad de la OACI.
- **Aspectos distintivos del entorno laboral:** Reconoce las particularidades del trabajo de los controladores de tránsito aéreo, como la naturaleza de alta presión, la necesidad de mantener altos niveles de concentración y la importancia de la toma de decisiones rápidas y precisas. La formación y las condiciones laborales deben estar diseñadas para abordar estas características únicas de su entorno laboral.

• Salvaguardia del talento

humano: Este principio se centra en cuidar y desarrollar el capital humano, asegurando que los controladores cuenten con la capacitación, el apoyo y los recursos necesarios para su crecimiento profesional. Esto implica la creación de programas de capacitación continuos, el establecimiento de un ambiente de trabajo que fomente el bienestar y el apoyo emocional, y la promoción de prácticas que preserven la salud física y mental de los controladores.

Estos principios constituyen la base para diseñar una carrera profesional sólida y efectiva para los controladores de tránsito aéreo, asegurando que estén equipados para cumplir con sus responsabilidades de manera segura, eficiente y eficaz, alineándose con los estándares y recomendaciones internacionales de la OACI.

Además, es preciso considerar que el Controlador de Tránsito Aéreo (CTA) desempeña un papel esencial en el servicio público de transporte aéreo, siendo la piedra angular de la seguridad y la eficiencia en el espacio aéreo. Su responsabilidad va más allá de simplemente dirigir aviones; implica salvaguardar vidas, coordinar movimientos precisos y prevenir colisiones en un entorno de alta presión, lo que demanda un trabajo que no debe parar desde que haya aeronaves en vuelo en el territorio nacional, siendo un funcionario público que va más allá de simplemente desempeñar una labor, por lo tanto merece ser reconocido su esfuerzo creando el plan de carrera.

Resulta importante, entonces, reconocer que la regulación de la labor de los controladores de tráfico aéreo es fundamental por varias razones clave:

- **Seguridad Aérea:** La principal razón para regular la labor de los controladores de tráfico aéreo es garantizar la seguridad de las operaciones aéreas. Estos profesionales son responsables de dirigir y coordinar el movimiento de aeronaves en el espacio aéreo para evitar colisiones y garantizar un flujo de tráfico seguro y eficiente.
- **Prevención de Colisiones:** La regulación ayuda a establecer estándares y procedimientos específicos para la gestión del tráfico aéreo. Esto incluye la separación mínima entre aeronaves, rutas de vuelo predefinidas y protocolos para situaciones de emergencia, todos los cuales son esenciales para prevenir colisiones y garantizar la seguridad de los vuelos.
- **Eficiencia Operativa:** La regulación también busca optimizar la eficiencia del sistema de tráfico aéreo. Al establecer normas y procedimientos uniformes, se mejora la coordinación entre los controladores de tráfico aéreo y las tripulaciones de las aeronaves, lo que resulta en un flujo de tráfico más fluido y predecible.
- **Estándares de Formación y Competencia:** La regulación internacional establece requisitos específicos para la formación y competencia de los controladores de tráfico aéreo. Esto garantiza que estos profesionales estén debidamente capacitados para gestionar situaciones complejas y que mantengan sus habilidades actualizadas a lo largo de su carrera.
- **Gestión de Crisis:** En situaciones de emergencia o crisis, la regulación proporciona pautas claras sobre cómo deben actuar los controladores de tráfico aéreo. Esto es

**PEDRO
FLOREZ**

SENADOR

pedro.florez@senado.gov.co,

Instagram: @PedroHFlorez

X: @PedroHFlorez

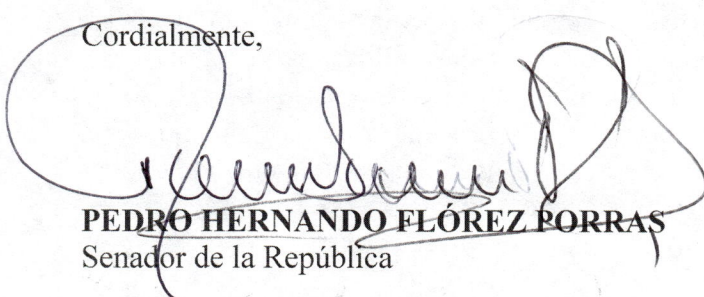
www.pedroflorez.com

crucial para gestionar de manera efectiva y coordinada las situaciones que podrían poner en peligro la seguridad de las operaciones aéreas.

- **Coordinación Internacional:** Dado que los vuelos a menudo atraviesan fronteras internacionales, la regulación también juega un papel importante en la coordinación entre diferentes países y regiones. Los estándares y procedimientos acordados a nivel internacional garantizan una transición suave de un espacio aéreo a otro.

En definitiva, la regulación de la labor de los controladores de tráfico aéreo es esencial para mantener altos niveles de seguridad, eficiencia operativa y coordinación en el complejo entorno del tráfico aéreo nacional y global.

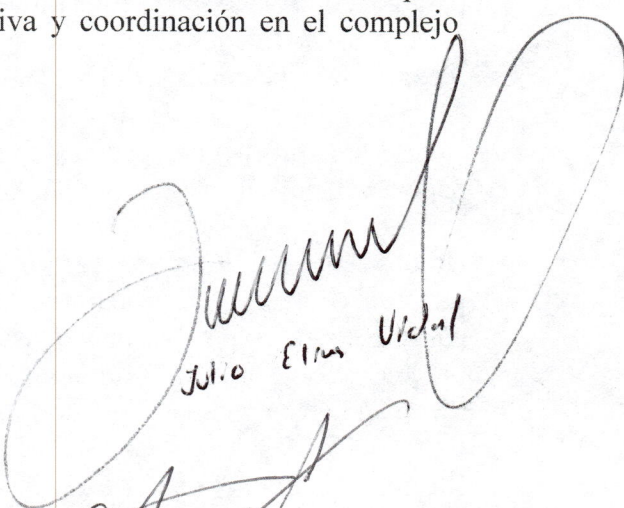
Cordialmente,


PEDRO HERNANDO FLÓREZ PORRAS
Senador de la República

Esteban Quintero

Samy

Soleida Tamayo

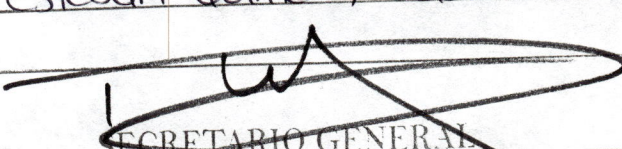

Julio Elias Vidal

Alex Florez



**SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL**

EL día 27 de Ago del año 2025
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de ley Acto legislativo
No. 228 Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrita por
H. Pedro Florez, Julio Elias Vidal, Alex
Florez, Esteban Quintero, Soleida Tamayo.


SECRETARIO GENERAL