



Al contestar cite Radicado 2024312020052769 Id: 1571677
Folios: 13 Fecha: 2024-12-19 06:36:53
Anexos: 1 DOCUMENTOS ELECTRONICOS
Remitente: OFICINA ASESORA JURIDICA
Destinatario: DIRECCION DE OPERACIONES DE NAVEGACION AEREA

MEMORANDO

PARA: **Coronel JUAN JOSÉ LÓPEZ DUQUE**
Director de Operaciones de Navegación Aérea
Secretaría de Servicios a la Navegación Aérea

DE: **JUAN CAMILO BEJARÁNO BEJARÁNO**
Jefe Oficina Asesora Jurídica

Asunto: Id: 1421108 del 5 de septiembre de 2024 - Concepto relativo a establecer si el acto administrativo unilateral mediante el cual la DIMAR pretende crear el Comité de Búsqueda y Salvamento Marítimo tiene efectos vinculantes para Aerocivil.

Respetado señor Director y Coronel Juan José:

En atención a la solicitud del asunto, estando dentro de la oportunidad legal correspondiente, a continuación, se brinda respuesta de fondo, clara y concreta frente a la consulta elevada a la Oficina Asesora Jurídica de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil.

I. CONSULTA.

“(…) la DIMAR pretende crear el Comité de Búsqueda y Salvamento Marítimo “CONSARM”, el cual incluye dentro de sus miembros, entre otros, a la Aeronáutica Civil; comité este que será incluido al Reglamento Marítimo Colombiano REMAC.

Aunque a primera vista el acto administrativo unilateral no genera obligaciones para Aerocivil, para esta Dirección no son claros los efectos vinculantes que la creación de dicho comité pueda traer para la Entidad. Razón por la cual, comedidamente, solicitamos su valiosa ayuda emitiendo un “concepto jurídico” sobre el asunto. (…)

II. MARCO NORMATIVO Y JURISPRUDENCIAL RELEVANTE

Clave: APOY-7.0-12-008
Versión: 05
Fecha: 16/07/2024
Página: 1 de 13

- Constitución Política de Colombia
- Código de Comercio
- Ley 12 de 1947
- Decreto Ley 2324 de 1984
- Decreto 1294 de 2021
- RAC 1
- RAC 212

III. FUNDAMENTO CONSTITUCIONAL

El artículo 121 de la Carta reza:

“Ninguna autoridad del Estado podrá ejercer funciones distintas de las que le atribuyen la Constitución y la ley.”

Por su parte el artículo 189 Ibidem, señala:

“Corresponde al Presidente de la República como Jefe de Estado, Jefe del Gobierno y Suprema Autoridad Administrativa:

(...)

11. Ejercer la potestad reglamentaria, mediante la expedición de los decretos, resoluciones y órdenes necesarios para la cumplida ejecución de las leyes.

(...)

*14. Crear, fusionar o suprimir, conforme a la ley, los empleos que demande la administración central, **señalar sus funciones especiales** y fijar sus dotaciones y emolumentos. El Gobierno no podrá crear, con cargo al Tesoro, obligaciones que excedan el monto global fijado para el respectivo servicio en la ley de apropiaciones iniciales.”* (Negrilla fuera de texto)

Resulta importante recordar que el estado colombiano suscribió el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) en 1944 y como tal, le imparte aprobación mediante Ley 12 de 1947, con lo cual el país pasó a ser miembro de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI), Organización que emitió los estándares técnicos para establecer y prestar el Servicio Aéreo de Rescate mediante Anexo 12 al convenio, donde se establece:

“2.1.3 Los Estados contratantes que hayan aceptado la responsabilidad de prestar servicios de búsqueda y salvamento utilizarán brigadas de búsqueda y salvamento y otras instalaciones y servicios disponibles para ayudar a cualquier aeronave que esté o parezca estar en estado de emergencia, o a sus ocupantes.”

Cabe agregar que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, además de ser la entidad del estado colombiano encargada de garantizar el desarrollo de la aviación civil

y la administración del espacio aéreo en condiciones de seguridad y eficiencia, también es la interlocutora del estado ante OACI, para la articular y prestar el Servicio de Aéreo de rescate en los términos contenidos en el numerales 3.2.1. y siguientes del Anexo 12 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, el cual señala:

“3.2.1 Los Estados contratantes dispondrán lo necesario para que todas las aeronaves, barcos y servicios e instalaciones locales que no formen parte de la organización de búsqueda y salvamento, cooperen ampliamente con éstos y presten toda la ayuda posible a los supervivientes de los accidentes de aviación.

3.2.2 Recomendación. Los Estados contratantes deberían procurar la cooperación más estrecha posible entre las autoridades aeronáuticas y marítimas competentes para proporcionar los servicios de búsqueda y salvamento más eficaces y eficientes posible.”

IV. FUNDAMENTOS LEGALES Y REGLAMENTARIOS

Pasando al plano interno tenemos que el artículo 1844 del Código de Comercio, establece:

“ARTÍCULO 1844. REGLAS PARA BUSQUEDA, RESCATE, ASISTENCIA Y SALVAMENTO DE AERONAVES. La búsqueda, rescate, asistencia y salvamento de aeronaves se sujetarán a lo que dispongan los reglamentos aeronáuticos.

Quienes de conformidad con éstos participen en las indicadas operaciones, tendrán derecho al reembolso de los gastos en que incurran y a la indemnización por los daños sufridos.

Tratándose de salvamento de cosas, el reembolso y la indemnización en ningún caso podrá exceder el valor de la cosa salvada, al término de dichas operaciones.

El pago del reembolso y de la indemnización incumben al explotador de la aeronave.”

Conforme con la norma antes citada, por expresa disposición legal, las actividades de búsqueda, rescate, asistencia y salvamento de aeronaves se sujetarán a lo dispuesto en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC).

Sobre el particular el Numeral 1.1.1 del RAC 1 define su ámbito de aplicación como sigue:

“Las normas contenidas en los Reglamentos Aeronáuticos son aplicables de manera general a toda actividad de aeronáutica civil y a toda persona natural o jurídica, nacional o extranjera que las desarrolle; y de manera especial a las desarrolladas dentro del territorio nacional; o a bordo de aeronaves civiles de matrícula

Colombiana o extranjeras que sean operadas por explotador Colombiano, bajo los términos del artículo 83 bis del Convenio de Chicago/44, cuando se encuentren en espacios no sometidos a la soberanía o jurisdicción de ningún otro Estado, o en el espacio aéreo o territorio de cualquier Estado siempre y cuando ello no resulte incompatible con las leyes o reglamentos de dicho Estado, ni con los Convenios Internacionales vigentes en materia de aviación civil.”

Por otro lado, los artículos 3, 4, 5 y 103 del Decreto Ley 2324 de 2984 “Por el cual se reorganiza la Dirección General Marítima y Portuaria”, señalan:

“Artículo 3°. Actividades marítimas. Para los efectos del presente Decreto se consideran actividades marítimas las relacionadas con:

(...)

13. La búsqueda y salvamento marítimos.”

“Artículo 4°. Objeto. La Dirección General Marítima y Portuaria es la Autoridad Marítima Nacional que ejecuta la política del Gobierno en materia marítima y tiene por objeto la regulación, dirección, coordinación y control de las actividades marítimas, en los términos que señala este Decreto y los reglamentos que se expidan para su cumplimiento y la promoción y estímulo del desarrollo marítimo del país.”

“Artículo 5°. Funciones y atribuciones. La Dirección General Marítima y Portuaria tiene las siguientes funciones:

1° Asesorar al Gobierno en la adopción de políticas y programas relacionados con las actividades marítimas y ejecutarlas dentro de los límites de su jurisdicción.

2° Dirigir, regular, controlar y promover el desarrollo de la Marina Mercante, la investigación científica marina y el aprovechamiento de los recursos del mar.

3° Coordinar con la Armada Nacional el control del tráfico marítimo.

4° Instalar y mantener el servicio de ayudas a la navegación, efectuar los levantamientos hidrográficos y producir la cartografía náutica nacional.

5° Regular, dirigir y controlar las actividades relacionadas con la seguridad de la navegación en general, la seguridad de la vida humana en el mar, la búsqueda y salvamento marítimo y fijar la dotación de personal para las naves.

(Nota: La Corte Constitucional se pronunció sobre la exequibilidad de este numeral en la Sentencia C-212 del 28 de abril de 1994, salvo la expresión señalada con negrilla, sobre la cual confirmó la Sentencia No 63 del 22 de agosto de 1985 de la Corte Suprema de Justicia, por haber operado la cosa juzgada en relación con la misma.)

6° Autorizar la operación de las naves y artefactos navales en aguas colombianas.

7° Regular, autorizar y controlar la adquisición, construcción, reparación, alteración, mantenimiento, utilización, desguace y venta de naves y artefactos navales. Para estos efectos podrá exigir que las naves que se proyecten construir, tengan las características recomendadas por la Armada Nacional por razones de defensa.

8° Regular, autorizar y controlar las actividades relacionadas con el arribo, atraque, maniobra, fondeo, remolque y zarpe de las naves y artefactos navales; practicar la visita de recepción a puerto colombiano a las naves y artefactos navales a través de las Capitanías de Puerto.

9° Regular, efectuar y controlar la inscripción, registro, inspección, clasificación, matrícula y patente de las naves y artefactos navales.

10. Fomentar, autorizar y supervisar la organización y funcionamiento de los astilleros, talleres y demás instalaciones para la construcción, reparación y mantenimiento de las naves y artefactos navales e inscribirlos como tales.

11. Autorizar, inscribir y controlar el ejercicio profesional de las personas naturales y jurídicas dedicadas a las actividades marítimas en especial las de practica, remolque, agenciamiento marítimo, cabotaje de naves y de carga, portuarias, estiba, dragado, clasificación, reconocimiento, bucería, salvamento y comunicaciones marítimas y expedir las licencias que correspondan.

12. Asesorar al Gobierno en la regulación y control de los centros de formación, capacitación y entrenamiento de la gente de mar, sus planes y programas e inscribir y expedir las licencias profesionales a sus egresados; expedir las licencias a los peritos en las distintas actividades profesionales marítimas e inscribirlos como tales.

13. Regular, dirigir y controlar las actividades del transporte marítimo internacional y de cabotaje, público o privado; asignar, modificar o cancelar rutas y servicios u establecer las condiciones para la prestación de los mismos.

14. Autorizar los acuerdos, convenios y asociaciones que proyecten realizar los armadores colombianos y cancelar la autorización cuando, a juicio de la Autoridad Marítima sea lesiva a los intereses nacionales.

15. Autorizar el arrendamiento o fletamento de naves y artefactos navales colombianos y extranjeros.

16. Aprobar el ingreso de los armadores colombianos a las conferencias marítimas y, registrar su representación, reglamentos, tarifas y recargos.

17. Autorizar las tarifas de fletes para transporte marítimo internacional, de cabotaje y las tarifas de pasajeros para embarcaciones de turismo.

18. Autorizar la aplicación de la reserva de carga y conceder el levantamiento de la misma.

19. Aplicar, coordinar, fiscalizar y hacer cumplir las normas nacionales e internacionales tendientes a la preservación y protección del medio marino.

20. Regular, autorizar y controlar la exploración de antigüedades y tesoros náufragos, adelantar los trámites de celebración y perfeccionamiento de los contratos de extracción o recuperación correspondiente.

21. Regular, autorizar y controlar las concesiones y permisos en las aguas, terrenos de bajamar, playas y demás bienes de uso público de las áreas de su jurisdicción.

22. Regular, autorizar y controlar la construcción y el uso de las islas y estructuras artificiales en las áreas de su jurisdicción.

23. Derogado por la Ley 1 de 1991, artículo 47. Regular, autorizar y controlar la construcción de puertos y muelles públicos y privados y la operación de los mismos de conformidad con las normas vigentes.

24. Establecer las zonas de fondeo de naves y artefactos navales.

25. Derogado por la Ley 1 de 1991, artículo 47. Fijar las tarifas por concepto de prestación de servicios conexos y complementarios con las actividades marítimas.
26. Autorizar y controlar los trabajos de dragado, relleno y demás obras de ingeniería oceánica en los terrenos de bajamar, playas y demás bienes de uso público de las áreas de su jurisdicción.
27. Adelantar y fallar las investigaciones por violación a las normas de Marina Mercante, por siniestros marítimos, por violación a las normas de reserva de carga, por contaminación del medio marino y fluvial de su jurisdicción, por construcciones indebidas o no autorizadas en los bienes de uso público y terrenos sometidos a la jurisdicción de la Dirección General Marítima y Portuaria, por la violación de otras normas que regulan las actividades marítimas e imponer las sanciones correspondientes. (Nota: La Corte Constitucional declaró exequible este numeral en la Sentencia C-212 del 28 de abril de 1994, salvo las expresiones resaltadas, las cuales fueron declaradas inexequibles en la misma Sentencia.).
28. Asesorar al Gobierno sobre acuerdos, convenios y tratados internacionales en materia marítima y velar por su ejecución.
29. En general, desarrollar las actividades y programas que se relacionen con el objeto y fin de la Dirección General Marítima y Portuaria.” (Negrilla y subraya fuera de texto)

“Artículo 103. Registro de empresas. Las personas naturales o jurídicas dedicadas a la construcción, modificación, reparación, desguace, salvamento y rescate de naves o artefactos navales para poder realizar los trabajos de su especialidad, deben obtener el permiso de la autoridad marítima y estar inscritas en el registro que se llevará para tal fin. Parágrafo. La reglamentación determinará la forma de llevar dicho registro y los requisitos que deban cumplir para su inscripción en el mismo.” (Negrilla y subraya fuera de texto)

Por su parte, el artículo 2 del Decreto 1294 de 2021 “Por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil”, señala:

“ARTÍCULO 2. Objetivo y competencia. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - Aerocivil, tiene como objetivo garantizar el desarrollo de la aviación civil y de la administración del espacio aéreo en condiciones de seguridad y eficiencia, en concordancia con las políticas, planes y programas gubernamentales en materia económico-social y de relaciones internacionales para el crecimiento del transporte aéreo en Colombia y le compete: (i) ser la autoridad aeronáutica civil en todo el territorio nacional para regular, certificar, vigilar y controlar, en materia aeronáutica a los proveedores de servicios a la aviación civil, el uso del espacio aéreo colombiano y la infraestructura dispuesta para ello; (ii) prestar los servicios a la navegación aérea y operar las ayudas requeridas para que la navegación en el espacio aéreo colombiano se efectué con seguridad; (iii) operar, explotar y proveer los servicios aeroportuarios de los aeródromos a su cargo para que se efectué con seguridad; (iv) adelantar la investigación de accidentes e incidentes de la aviación civil, para determinar las causas y factores contribuyentes al suceso; (v) impartir entrenamiento, formación y capacitación en su calidad de Institución de

Educación Superior y (vi) coordinar con la autoridad aeronáutica de aviación de Estado la seguridad Operacional y la seguridad de la aviación civil.”

Por otro lado, los artículos 25 y 26 del mismo Decreto 1294 de 2021, señalan:

“ARTÍCULO 25. Secretaría de Servicios a la Navegación Aérea. Son funciones de la Secretaría de Servicios a la Navegación Aérea, las siguientes:

1. Definir y asegurar la planeación, provisión, verificación, control, evaluación y mejoramiento, de manera articulada con sus Direcciones, para la prestación y mantenimiento de los servicios del sistema de Navegación Aérea: Gestión del tránsito Aérea (ATM); gestión de la información Aeronáutica (AIM); gestión de la información meteorológica Aeronáutica (MET), **Búsqueda y Salvamento (SAR)** y Sistemas de comunicaciones, Navegación, vigilancia Aeronáutica, (CNS), sistemas de meteorología Aeronáutica, automatización y cualquier otro necesario para la prestación de dichos servicios de acuerdo con la necesidad Operacional de corto, mediano y largo plazo.” (Negrilla y subraya fuera de texto)

(...)

“ARTÍCULO 26. Dirección de Operaciones de Navegación Aérea. Son funciones de la Dirección de Operaciones de Navegación Aérea, las siguientes:

1. Proveer, verificar, controlar, evaluar y mejorar a nivel táctico y operativo los servicios de: gestión del espacio aéreo, de tránsito aéreo (ATS), del flujo del tráfico aéreo (ATFCM), de la información Aeronáutica (AIM), de la información meteorológica Aeronáutica (MET), búsqueda y salvamento (SAR), de manera articulada con la Dirección de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea y de acuerdo con la necesidad Operacional de corto, mediano y largo plazo en cumplimiento de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC)." (Negrilla y subraya fuera de texto)

Ahora bien, el RAC 212, norma que regula el Servicio de Búsqueda y Salvamento, instituye en su ámbito de aplicación, lo siguiente:

“(a) Este reglamento se debe aplicar al proveedor del servicio de búsqueda y salvamento (PSAR) en la región o regiones de búsqueda y salvamento designadas por la UAEAC para suministrar el servicio SAR, según lo establecido en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, sus Anexos y los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

(b) El PSAR [Proveedor de Servicios de Búsqueda y Salvamento] debe tomar las medidas necesarias para que el servicio SA” (Subraya fuera de texto)

A su turno el RAC 212.020, señala:

“212.020 Servicios de búsqueda y salvamento

(a) Es responsabilidad de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC), como autoridad de aviación civil de la República de Colombia, la gestión del servicio de búsqueda y salvamento (SAR) de aeronaves civiles extraviadas o accidentadas en las regiones de búsqueda y salvamento (SRR) de Colombia. En tal virtud, la UAEAC dispondrá lo necesario para que se establezcan y se presten prontamente servicios SAR dentro de las SRR asignadas a Colombia durante las 24 horas del día, los 365 días del año y para asegurar que se preste asistencia a las personas en peligro. Nota. – La Región SAR Colombia se encuentra definida en el párrafo 212.105(a) y el Apéndice 5 de este reglamento; la conformación del territorio colombiano se encuentra determinado en el Artículo 101 de la Constitución Política.

(b) La UAEAC dispondrá lo necesario para la prestación del servicio SAR en alta mar o en zonas de soberanía indeterminada en las que se haya de proporcionar dicho servicio, para lo cual podrá celebrar acuerdos regionales de navegación aérea y/o acuerdos interadministrativos con otras entidades del Estado Colombiano. Cuando la UAEAC acepte la misión de prestar servicios SAR en dichas áreas, en forma individual o en cooperación con otros Estados, tomará las medidas necesarias para que dichos servicios se establezcan y presten de conformidad con las disposiciones contenidas en este reglamento, en concordancia con lo previsto en el Anexo 12 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y el Documento 9731 de la OACI (Manual IAMSAR).

Nota. La frase “acuerdos regionales de navegación aérea” se refiere a los acuerdos aprobados por el Consejo de la OACI, normalmente a propuesta de las reuniones regionales de navegación aérea.

(c) Los componentes básicos del servicio SAR ofrecido en Colombia, comprenderán:

(1) El marco jurídico, integrado por los artículos 2, 11, 24, 26, 78 y 101 de la Constitución Política, la Parte Segunda del Libro V del Código de Comercio, particularmente el Capítulo VIII, el artículo 1844 sobre “búsqueda, rescate, asistencia y salvamento”, la Ley 1523 de 2012, la Ley 1575 de 2012, el Decreto 1294 de 2021 y el presente reglamento;

(2) La UAEAC como autoridad aeronáutica de la República de Colombia y prestador del servicio;

(3) Recursos organizados, instalaciones de comunicaciones, infraestructura adecuada, mobiliario, vehículos, equipos, obras civiles y demás recursos logísticos destinados por la UAEAC o las entidades de apoyo, a través de convenios interadministrativos, para la prestación de los servicios de búsqueda y salvamento;

(4) Las entidades de apoyo que suscriban acuerdos de ayuda mutua para las labores de búsqueda y salvamento; y

(5) El personal especializado y suficiente en el ejercicio de coordinaciones y ejecución de operaciones SAR.

(d) En la gestión del servicio SAR, la UAEAC establecerá las estrategias y procedimientos del caso para mejorar la prestación de este, incluyendo aspectos de planificación, ejecución, instrucción y arreglos de cooperación a nivel nacional e internacional.

(e) La UAEAC dispondrá todo lo necesario para que se proporcione asistencia a las aeronaves en dificultades y a los sobrevivientes de accidentes de aviación, independientemente de la nacionalidad, sexo, raza, religión o condición jurídica de las personas o circunstancias en las que estas encuentren.

(f) Para la prestación del servicio SAR se utilizarán las brigadas de búsqueda y salvamento y otras instalaciones y servicios disponibles, bajo la coordinación del RCC y/o RSC designado, para ayudar a cualquier aeronave que esté o parezca estar en estado de emergencia, o a sus ocupantes.

(g) Cuando en la misma zona se presten servicios RCC aeronáuticos y marítimos independientes, los mismos concertarán la más estrecha coordinación, compatibilidad y cooperación entre sus servicios.

(h) La UAEAC facilitará la compatibilidad y cooperación entre los servicios de búsqueda y salvamento aeronáuticos con los marítimos. Al efecto, coordinará las operaciones de búsqueda y salvamento aeronáuticas y marítimas, cuando sea viable a través del JRCC (Centro Coordinador de Salvamento Conjunto) y/o de acuerdo con los convenios previamente establecidos.”

Además, en la misma norma se definen las responsabilidades y funciones del proveedor SAR (PSAR), así:

“212.115 Responsabilidades y funciones del proveedor SAR (PSAR)

(a) El PSAR debe garantizar a la UAEAC que los servicios de búsqueda y salvamento suministrados sean completos, oportunos y de la calidad requerida dentro de la SRR de Colombia.
(...)”

Lo anterior nos permite distinguir que a la DIMAR le corresponde regular, dirigir y controlar las actividades relacionadas con la **seguridad de la navegación en general y el salvamento marítimo**, así como autorizar, inscribir y controlar el ejercicio profesional de personas naturales y jurídicas dedicadas a las **actividades de salvamento marítimo**, las cuales no necesariamente tienen origen en operaciones aéreas.

Por su parte, a la AEROCIVIL, además de ser la autoridad de aviación civil de la República de Colombia también tienen como función debe encargarse de la estructura y prestación del Servicio Aéreo de Rescate (SAR) de aeronaves civiles extraviadas o accidentadas en

las regiones de búsqueda y salvamento de Colombia definida en el artículo 101 de la Constitución Política de Colombia.

V. DETERMINACIÓN DE LA COMPETENCIA EN EL CASO CONCRETO

En el cuestionamiento que da origen al presente documento, se solicita determinar si un acto administrativo unilateral expedido por la DIMAR, tiene o no efectos vinculantes para la Aerocivil.

Ante lo anterior es preciso señalar que la sentencia del 18 de julio de 2012, con número de radiación 25000232400020040034501 del Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, Magistrado Ponente Marco Antonio Velilla Moreno, precisó:

“3.2.1 La doctrina nacional, al estudiar la competencia u órgano competente como elemento de validez del acto administrativo, esto es, como presupuesto de regularidad jurídica de dicha manifestación estatal, la ha definido desde dos puntos de vista: uno activo y otro pasivo. Según el punto de vista activo, la competencia es la aptitud o autorización que tiene todo funcionario u organismo estatal para ejercer las funciones y la autoridad que le han sido asignadas, dentro de circunstancias objetivas y subjetivas señaladas en la Constitución, la ley o el reglamento, y sólo dentro de ellas. Desde una perspectiva pasiva, es el conjunto de asuntos que a toda autoridad pública le está atribuido por la Constitución, la ley o el reglamento, para que actúe o provea en orden a la atención de los mismos.

La competencia significa que todo funcionario público, en el desempeño de su cargo, sólo puede hacer lo que le está permitido. Es la situación inversa de la capacidad propia de los particulares, en cuanto estos pueden hacer todo lo que no les está jurídicamente prohibido. Es una consecuencia de la limitación del poder público que surgió con el Estado de Derecho, es decir, del principio de legalidad, y una forma de llevar tal limitación a toda persona que ejerza dicho poder.

La competencia, como regla última para la distribución y delimitación material de la autoridad estatal y de la consecuente responsabilidad, está implícita en los artículos 6, 121 y 122 de la Constitución Política y, en lo que tiene que ver con las actuaciones administrativas, en los artículos 31, 33 y 84 del C.C.A., principalmente.

Con apoyo en la jurisprudencia de esta Corporación, la doctrina ha señalado como características de la competencia, las siguientes: i) Origen objetivo, en razón de que a todo funcionario u organismo la competencia le viene dada por el ordenamiento jurídico, de modo tal que siempre tiene un origen externo a la voluntad de sus titulares, a quienes no les está permitido auto asignársela; ii) Es taxativa, toda vez que aparece señalada de manera expresa y precisa, tanto en su objeto como en las circunstancias que la determina, respecto de quienes ejercen funciones públicas; iii) Es irrenunciable, por cuanto los funcionarios no pueden

Clave: APOY-7.0-12-008

Versión: 05

Fecha: 16/07/2024

Página: 10 de 13

declinar la atribución correspondiente: así como implica un derecho a su favor, en tanto aptitud para actuar sobre el asunto, también conlleva un deber de proceder, de hacer uso de la misma; iv) Es inenajenable, pues el titular de la competencia no puede disponer de su radicación o asignación, no le es permitido transferir su titularidad mediante actos suyos; v) Es improrrogable, esto es, que la competencia no debe ejercerse por fuera de las circunstancias de tiempo, modo, lugar, etc. que prevé la Constitución, la ley o el reglamento; y vi) Es indelegable, pues, en principio, toda competencia debe ser ejercida de manera directa por el funcionario o el órgano al que le ha sido asignada por la Constitución, la ley o el reglamento, pudiendo solo transferir el ejercicio de la misma cuando cualquiera de estas fuentes normativas le den expresa autorización y bajo las circunstancias que al efecto les sean señaladas en las disposiciones respectivas.” (Negrilla y subraya fuera de texto)

Así las cosas, es la DIMAR la entidad encargada de regular, dirigir y controlar las actividades relacionadas con la seguridad de la navegación marítima en general y el salvamento marítimo.

A su turno, a la AEROCIVIL le corresponde dirigir, planificar, operar, mantener y proveer, en lo de su competencia, los Servicios de Navegación Aérea dentro de los cuales se encuentra el Servicio Aéreo de Rescate (SAR) como se indica en el artículo 4(20) en conjunto con el artículo 26(1) del Decreto 1294 de 2021, competencia asignada a la Unidad, por parte del Presidente de la República como Jefe de Estado, Jefe de Gobierno y Suprema Autoridad Administrativa, esto, en concordancia con lo previsto en los artículos 2, 11, 24, 26, 78, 101 y 189 de la Constitución Política, la Parte Segunda del Libro V del Código de Comercio, particularmente el Capítulo VIII, artículo 1844 sobre “búsqueda, rescate, asistencia y salvamento”, el Decreto 1294 de 2021 y los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, especialmente el RAC 212.

Luego, si bien a la DIMAR -en ejercicio de sus funciones-, le compete regular, dirigir y controlar el rescate y salvamento marítimo, competencia que abarca una serie de actividades de rescate y salvamento que no son resultado de operaciones aeronáuticas, es evidente que requiere del apoyo aéreo para ser más eficiente en el desarrollo de éstas; no obstante, se considera que el marco normativo contempla mecanismos idóneos para asegurar esos apoyos, como son los convenios de colaboración y/o cooperación interadministrativa donde se definan claramente las actividades que asume cada una de las entidades para facilitar la articulación y la satisfacción del principio de colaboración armónica. Otra opción que podría analizarse es la conformación de un Comité interinstitucional de seguimiento o cumplimiento de lo pactado en el convenio.

VI. CASO CONCRETO

Descendiendo al caso concreto, específicamente a la parte resolutive del proyecto de resolución por medio de la cual la DIMAR aspira a vincular a la AEROCIVIL como integrante de su Comité de Búsqueda y Salvamento Marítimo, en principio puede concluirse que si bien tal pretensión se ajusta a las competencias asignadas por la Ley a esa Dirección, la misma carece de fuerza vinculante, entre otras razones porque AEROCIVIL es una entidad

con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente como se indica en el artículo 1º del Decreto 1294 de 2021; en consecuencia, una decisión en tal sentido no obligaría a la Aerocivil.

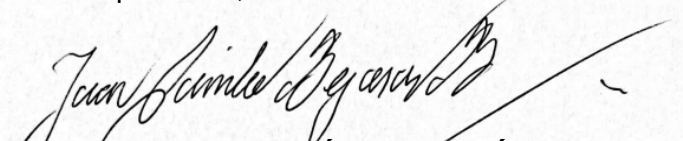
Ahora bien, tal y como se señaló en los considerandos del presente documento, la Dirección General Marítima y Portuaria - DIMAR, es competente, entre otras cosas, para regular, dirigir y controlar las actividades relacionadas con la búsqueda y salvamento marítimo; no obstante, de conformidad con el numeral 1.1.1. del RAC 1 mediante el cual se establece el ámbito de aplicación de las normas contenidas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, dichas normas *“son aplicables de manera general a toda actividad de aeronáutica civil y a toda persona natural o jurídica, nacional o extranjera que las desarrolle y de manera especial a las desarrolladas dentro del territorio nacional o a bordo de aeronaves civiles de matrícula Colombiana o extranjeras que sean operadas por explotador Colombiano (...).”*

En ese orden de ideas, el comité de búsqueda y salvamento marítimo, que pretende crear la Dirección General Marítima y Portuaria – DIMAR, limita su alcance y/o ámbito de aplicación en forma restrictiva a la competencia de dicha entidad; es decir, a la búsqueda y salvamento marítimo de siniestros que no involucren aeronaves civiles extraviadas o accidentadas en las regiones de búsqueda y salvamento del territorio Nacional (RAC 212.020).

Al efecto, y en aras de articular la competencia de las entidades involucradas se recomienda analizar alternativas que permitan alcanzar el objetivo previsto en la misionalidad de ambas entidades para cumplir con los fines constitucionales del Estado, tales como los convenios de colaboración y/o cooperación interadministrativa, donde pueden definirse claramente las actividades que asumen cada cooperante, que incluso puede incluir la conformación de un comité interinstitucional, como el que se pretende crear mediante el acto administrativo objeto del presente concepto.

Conforme con lo expuesto, en el presente documento se brinda respuesta a cada uno de los interrogantes planteados; con todo, debe informarse que el presente escrito tiene la naturaleza de un concepto jurídico, constituye un criterio auxiliar de interpretación, de conformidad con lo establecido por el artículo 26 del Código Civil y el artículo 28 de la Ley 1437 de 2011 Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, sustituido por el artículo 1 de la Ley 1755 de 2015. Sin perjuicio de que los pronunciamientos específicos sobre la interpretación o aplicación de normas aeronáuticas deben solicitarse a la honorable Secretaría de Autoridad Aeronáutica conforme lo establecido en el numeral 1, artículo 10 del Decreto 1294 de 2021.

Sin otro particular,



JUAN CAMILO BEJARANO BEJARANO
Jefe Oficina Asesora Jurídica

Clave: APOY-7.0-12-008

Versión: 05

Fecha: 16/07/2024

Página: 12 de 13

Proyectó Andrés Felipe Hinestroza Betancourt - Abogado Contratista - Grupo Gestión Jurídica Administrativa
Revisó: Gustavo Moreno Cubillos – Coordinador Grupo Gestión Jurídica Estratégica

