



## Atribución-NoComercial-SinDerivadas 2.5 Colombia (CC BY-NC-ND 2.5)

La presente obra está bajo una licencia:  
**Atribución-NoComercial-SinDerivadas 2.5 Colombia (CC BY-NC-ND 2.5)**

Para leer el texto completo de la licencia, visita:

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/co/>

Usted es libre de:



Compartir - copiar, distribuir, ejecutar y comunicar públicamente la obra

### Bajo las condiciones siguientes:



**Atribución** — Debe reconocer los créditos de la obra de la manera especificada por el autor o el licenciante (pero no de una manera que sugiera que tiene su apoyo o que apoyan el uso que hace de su obra).



**No Comercial** — No puede utilizar esta obra para fines comerciales.



**Sin Obras Derivadas** — No se puede alterar, transformar o generar una obra derivada a partir de esta obra.

**EL TRANSPORTE AÉREO EN COLOMBIA, COMO SERVICIO PÚBLICO  
ESENCIAL. UN ANÁLISIS DESDE LA VISIÓN JURÍDICA NACIONAL, Y DE LA  
OIT.<sup>1</sup>**

**THE AERIAL TRANSPORTATION IN COLOMBIA, AS AN ESSENTIAL PUBLIC  
SERVICE. AN ANALYSIS FROM THE NATIONAL LEGAL PERSPECTIVE, AND  
FROM THE OIT.**

**Emilio Torres Ruge<sup>2</sup>**  
**Universidad Católica de Colombia**

**RESUMEN**

Mediante el abordaje jurisprudencial y doctrinal de los presupuestos a partir de los cuales, el ordenamiento jurídico nacional le concedió la calidad de servicio público esencial, al transporte aéreo en Colombia, evidenciaré las razones por las cuales, se contravienen los criterios de aplicación de los Convenios 87 y 98 previstos por los órganos de control de la OIT, en detrimento del derecho de huelga.

Para tal fin, el estado del arte estará apoyado en la legislación nacional, así como en el desarrollo jurisprudencial del tema, aunado a los aportes doctrinales en la materia; también en los criterios que han fijado los órganos de control de la Organización Internacional del Trabajo, para efectos de la determinación del estatus de un servicio público, en esencial.

Ello conducirá a concluir que, los criterios a partir de los cuales el ordenamiento jurídico le concede la calidad de esencialidad a un servicio público, dista ampliamente de los presupuestos bajo los cuales lo efectúan los órganos de la OIT, lo cual, para el caso colombiano, vulnera el derecho de huelga en el servicio de transporte aéreo.

---

<sup>1</sup> Artículo de investigación realizado como requisito de grado, para optar por el título de Abogado de la Universidad Católica de Colombia, bajo el direccionamiento y la asesoría del Doctor Jairo Andrés Becerra director del área de investigaciones.

<sup>2</sup> Estudiante de la Universidad Católica de Colombia, correo institucional: [bstorres65@ucatolica.edu.co](mailto:bstorres65@ucatolica.edu.co)

**PALABRAS CLAVES:** Colombia; Servicio público esencial; Transporte aéreo; Ordenamiento jurídico; OIT; Convenios 87 y 98; Derecho de huelga.

## **ABSTRACT**

Through the jurisprudential and doctrinal approach of the budgets from which the national legal system granted the quality of essential public service to air transport in Colombia, I will show the reasons why the criteria of application of the Conventions are contravened 87 and 98 provided by the supervisory bodies of the ILO, to the detriment of the right to strike.

To this end, the state of the art will be supported by national legislation, as well as the jurisprudential development of the subject, together with the doctrinal contributions in the matter; also in the criteria that have been set by the control bodies of the International Labor Organization, for purposes of determining the status of a public service, in essential.

This will lead to the conclusion that the criteria from which the legal system grants the quality of essentiality to a public service is far from the budgets under which ILO bodies do it, which, in the case of Colombia, violates the right to strike in the air transport service.

**KEYWORDS:** Colombia; Essential public service; Air Transport; Legal system; ILO; Agreements 87 and 98; Right to strike.

## **SUMARIO**

Introducción. 1. Del servicio público de transporte aéreo en Colombia. 1.1. Breves consideraciones sobre el espacio, el espacio aéreo y el espacio marítimo. 1.2. Los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos RAC 1 y 211, y el servicio aéreo comercial. 1.3. El concepto de servicio público. 1.4. El concepto de servicio público esencial. 1.5. La esencialidad del transporte aéreo en el ordenamiento nacional. 1.5.1. La esencialidad del transporte aéreo en la jurisprudencia constitucional. 1.5.2. La esencialidad del transporte aéreo en la jurisprudencia ordinaria. 1.5.3. Criterios para determinar la esencialidad de un servicio público en el ordenamiento jurídico nacional. 2. Del servicio público de transporte aéreo en la doctrina de los órganos de control de la

OIT. 2.1. La esencialidad de los servicios públicos para los órganos de control de la OIT. 2.2. Criterios para determinar la esencialidad de un servicio público en la doctrina de los órganos de control OIT. 2.3. La no esencialidad del servicio de transporte aéreo para la OIT. 3. Del derecho de huelga en servicios públicos. 3.1 La huelga en los servicios públicos, en el ordenamiento jurídico nacional. 3.2. La huelga en los Convenios 87 y 98 de la OIT, ratificados por Colombia. 3.3. La fuerza vinculante de los convenios de la OIT, y los criterios de aplicación de los mismos, para los Estados que los han ratificado. 4. La calidad de servicio público esencial del transporte aéreo en Colombia, contraviene los postulados convencionales e interpretativos de la OIT. Conclusiones. Referencias.

## INTRODUCCIÓN

Abordar como trabajo investigativo, el tema de “esencialidad” del servicio público de transporte aéreo en Colombia, pudiera parecer *prima facie*, una labor poco relevante, en razón a que, el desarrollo legal y jurisprudencial brindado a dicho servicio, primigeniamente por el legislador, y, posteriormente, tanto por la Corte Constitucional, como por la Corte Suprema de Justicia, ha desembocado en la declaratoria de esencialidad de dicho servicio público, sobre el cual, por mandato expreso del canon 56<sup>3</sup> Superior, está prohibido el ejercicio del derecho humano a la huelga.

Pese a lo anterior, la importancia de su estudio radica en los criterios, a partir de los cuales nuestras Cortes nacionales, determinan el estatus de esencialidad de un servicio público; los cuales, al parecer, difieren de los presupuestos explanados para ese mismo fin, por el Comité de Libertad Sindical (CLS), y la Comisión de Expertos en la Aplicación de Convenios y Recomendaciones (CEARC), órganos de control de la Organización Internacional del Trabajo de ahora en adelante “OIT”, como autoridades en la materia, para la interpretación y aplicación de los criterios previstos en los Convenios 87 y 98 de esa Organización Internacional.

En ese orden de ideas, en tanto que los criterios aplicables en el ordenamiento interno, responden a las necesidades de asegurar la libertad de circulación (art. 24 C.P.), el interés general,

---

<sup>3</sup> Constitución Política de 1991. Artículo 56: Se garantiza el derecho de huelga, salvo en los servicios públicos esenciales definidos por el legislador. La ley reglamentará este derecho. Una comisión permanente integrada por el Gobierno, por representantes de los empleadores y de los trabajadores, fomentará las buenas relaciones laborales, contribuirá a la solución de los conflictos colectivos de trabajo y concertará las políticas salariales y laborales. La ley reglamentará su composición y funcionamiento.

la utilidad pública, y los medios necesarios para el ejercicio o la protección de otros derechos fundamentales (vida, salud, educación, trabajo, etc.); para los órganos de control de la OIT, la calidad de servicio público esencial está determinada porque su interrupción, represente la puesta en riesgo de los derechos a la vida, la salud y seguridad de la población de forma inmediata y clara.

Así, el equívoco del aparato jurisdiccional radica en no establecer una conexión cierta y directa entre el transporte aéreo y la garantía de los derechos a la vida, salud y seguridad pública; sino mediante una conexión indirecta a través de la presunta trasgresión de otros derechos (movilidad y libre circulación), lo cual lleva consigo una carga de indeterminación y vaguedad, pudiendo conducir a colegir que, cualquier servicio o proceso productivo es vital para la humanidad, en menoscabo del derecho de huelga. Por ello, el presente trabajo investigativo, se propone como objetivo general, identificar las razones jurídicas por las cuales, la calidad de servicio público esencial que el ordenamiento nacional le concedió al transporte aéreo en Colombia, contraviene los criterios previstos por de la OIT; en mengua del derecho de huelga.

En el anterior orden de ideas, el desarrollo de la presente investigación consta de cuatro capítulos, cada uno de los cuales desarrolla un objetivo específico.

El primero consiste en indagar sobre el concepto de servicios públicos en el ordenamiento nacional, y los criterios para determinar su esencialidad, en referencia al servicio de transporte aéreo. El segundo se encamina a examinar, el concepto de servicios públicos en la doctrina de los órganos de control de la OIT, los criterios a partir de los cuales estructura su esencialidad, en concreto del servicio de transporte aéreo. El tercero se encarga de analizar el derecho de huelga, desde el bloque de constitucionalidad, así como la fuerza vinculante de los convenios 87 y 98 de la OIT, para los Estados que los han ratificado. El cuarto se propone determinar si la calidad de servicio público esencial del transporte aéreo en Colombia, contraviene los postulados convencionales e interpretativos de la OIT, en la materia. Finalmente, expondré las conclusiones respectivas.

Para cumplir los objetivos propuestos del presente trabajo académico, opté por el diseño metodológico descrito a continuación:

Se trata de una *investigación jurídica*, toda vez que, concentra su objeto de estudio en un problema de índole jurídico, en este caso, el de identificar las razones jurídicas por las cuales, la calidad de servicio público esencial que el ordenamiento nacional le concedió al transporte aéreo en Colombia, contraviene los criterios previstos por de la OIT; en mengua del derecho de huelga.

*Enfoque metodológico: Es de corte cualitativo.* Dicho enfoque, para los tratadistas Taylor y Bogdan (1986), “se refiere en su más amplio sentido a la investigación que produce datos descriptivos: las propias palabras de las personas, habladas o escritas, y la conducta observable” (p. 20). De esta forma, pretendo abstraer de las fuentes directas e indirectas, mediatas e inmediatas los distintos razonamientos a partir de los cuales, el ordenamiento jurídico nacional le concedió el estatus de servicio público esencial, al transporte aéreo; así como las razones mediante las cuales considero que dicha calificación, contraviene los criterios que para el efecto prevén los órganos de control de la OIT; en detrimento del derecho de huelga.

*Tipo de investigación: Es descriptiva.* Para Hernández et al. (2003), “los estudios descriptivos únicamente pretenden medir o recoger información de manera independiente o conjunta sobre los conceptos o las variables a las que se refieren, esto es, su objetivo no es indicar como se relacionan las variables medidas” (p. 102). Ello conlleva al deber de describir el concepto y los criterios para la determinación de un servicio público esencial, tanto a nivel del ordenamiento interno, como desde la doctrina de la OIT.

*Es Explicativa:* Este tipo de investigaciones, para Hernández et al. (2003), “van más allá de la descripción de conceptos [...] Como su nombre lo indica, su interés se centra en explicar por qué ocurre un fenómeno y en qué condiciones se manifiesta, porque se relacionan dos a o más variables (p. 108). Ello se reflejará en la investigación, al considerar que, junto a la labor de describir el fenómeno, explicaré la relación existente entre los criterios que el ordenamiento nacional prevé para la determinación de esencialidad de un servicio público, y los que utiliza para el mismo fin la Organización Internacional del Trabajo, es decir, mencionaré cómo se relacionan esas variables mediadas.

*Método de investigación: Inductivo:* Según Hernández et al. (2003) “las investigaciones cualitativas se basan más en la lógica y proceso inductivo (explorar y describir, y luego generar perspectivas teóricas). Van de lo particular a lo general” (p. 9). Ello se observa en mi trabajo, puesto que, luego de estudiar la jurisprudencia nacional y la doctrina de la OIT, en lo concerniente a la esencialidad del servicio público de transporte aéreo, describo el objeto investigativo, y planteo referentes teóricos tendientes a identificar que los presupuesto a partir de los cuales, -desde el ordenamiento jurídico nacional, se tiene como esencial al transporte aéreo-, dista de los preceptos vinculantes que para el mismo fin ha determinado la OIT.

*Técnicas de investigación e instrumentos utilizados:* utilicé el *análisis documental*. Para Hernández et al. (2003), se encamina a “detectar, obtener y consultar la bibliografía y otros materiales que parten de otros conocimientos y/o informaciones recogidas moderadamente de cualquier realidad de manera selectiva, de modo que puedan ser útiles para los propósitos del estudio” (p. 50). Para dicho fin, la consulta de jurisprudencia constitucional y ordinaria, junto a la doctrina de los órganos de control de la OIT, se constituyeron en fuente vertebral para el abordaje del objeto de investigación, conllevando hallar los presupuestos conceptuales y analíticos necesarios para el desarrollo del artículo investigativo.

## **1. DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE AÉREO EN COLOMBIA**

### **1.1. Breves consideraciones sobre el espacio, el espacio aéreo y el espacio marítimo.**

El espacio, en su acepción más amplia, hace referencia al espacio exterior, también denominado “espacio ultraterrestre”, es decir, aquella zona que se extiende posteriormente al espacio aéreo de la tierra. En aras de precisar su mediana ubicación, Becerra (2014) sostiene que,

Solo podemos establecer que, en algún punto sobre los 100 km de altura, se podría considerar que se dan las condiciones físicas para considerar que un objeto o individuo se encuentra en el espacio exterior, pero esto no se puede asegurar al 100 %; por tanto, al poseer este vacío, deberíamos afirmar que existe una zona mixta, bastante amplia, por cierto, donde las dos legislaciones (la aérea y la espacial) conviven e interactúan (p. 22).

En ese sentido, la Declaración de las Naciones Unidas de 1963, estableció los principios jurídicos que deben regir la utilización del espacio ultraterrestre; la cual,

[...] establece que el uso del espacio exterior y su exploración deben tener como objetivo a la humanidad y, por tanto, se debe buscar un beneficio para todos, no solo para un Estado en particular. De igual manera, se plantea que el espacio exterior en su totalidad puede ser explorado y utilizado libremente, en condiciones de igualdad y conforme a las normas internacionales; se prohíbe su apropiación o reivindicación soberana de los Estados o los

individuos. Asimismo, se insta que su carácter de exploración y uso debe garantizar el mantenimiento de la paz y la seguridad, fomentando la cooperación internacional (Becerra, 2014, p. 26).

Dicho espacio exterior, es utilizado con fines de exploraciones científicas, así como para efectos del desarrollo de telecomunicaciones, con el uso y acceso a la Órbita Geoestacionaria, ubicada a más de 35.000 kilómetros sobre la zona ecuatorial terrestre, propicia para la puesta en órbita de satélites.

En relación con El Espacio y no tanto en términos de la exploración y explotación y si en un contexto de comercialización e industrialización, se ubica *El Tráfico Aéreo* definido por Asociación Internacional de Transporte Aéreo como:

Se denomina tráfico al **movimiento terrestre** que fluye de un camino a otro por transeúntes ya sea en forma vehicular o peatonal. Se le denomina aéreo al aire zona elevada del cielo, es decir tráfico aéreo es el flujo de movimiento constante que se da por los aires, que al igual que el tráfico terrestre requiere de un constante **monitoreo**, de un control con una variedad de procedimientos un sistema riguroso de reglas y regulaciones que La Asociación de Transporte Aéreo (IATA) y La Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), con la cooperación de los gobiernos de los distintos países y las **aerolíneas** que las integran, han marcado una variedad de reglas y normas que han implementados para el desarrollo del movimiento diario de las **empresas de aviación** y las agencias de viaje.

Encontramos en este concepto varios términos que nos ayudan a comprender el espacio aéreo y de tráfico aéreo, este último, importante e indispensable para poder llevar a cabo la necesidad y movilidad de las sociedades en el actual del mundo globalizado e interconectado bien sea por las tecnologías de la información o a través del transporte, y para el caso en concreto, el transporte aéreo.

Con la creación de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) en 1945 y de la Organización de la de Aviación Civil Internacional (OACI) 1944, surge una serie de normas, reglamentos y convenios para lograr una cooperación internacional en el control del tráfico aéreo, en el procedimientos del mismo y en términos generales, para realizar la un tráfico aéreo en función

y el cumplimiento de los derechos de las personas y empresas públicas y privadas, uno de los referentes normativos y convencionales importantes para garantizar estos derechos y la libertad del espacio ultraterrestre es el Convenio de Chicago de 1944, establece Jairo Becerra en su libro el principio de libertad en el derecho espacial:

En cuanto a la libertad en el espacio ultraterrestre, esta se basa, en parte, en las libertades del aire, elaboradas en el Convenio de Chicago de 1944, el cual forma el marco regulatorio de la aviación civil. La primera libertad del aire consiste en el privilegio que se concede a las aeronaves (no militares) de cualquier Estado para sobrevolar territorios de otro Estado, sin aterrizar; esta libertad es, quizá, la más importante y la que más tiene que ver con las actividades aeronáuticas y espaciales. En el ámbito de las actividades espaciales, también existe el privilegio del sobrevuelo, cuando un objeto es lanzado al espacio y cuando vuelve a la Tierra (Becerra, 2014, p. 7)

En este punto es importante señalar que el transporte aéreo al igual que el espacio se diferencia del derecho del mar en cuanto a, “El otro factor a tener en cuenta es que, por su carácter intangible, el espacio aeronáutico no puede ser usado realmente para una explotación o exploración,” (Ibíd. 2014, p. 43), añade el mismo autor.

Esto se ve claramente en las libertades que se consagran para el derecho aeronáutico 1) el privilegio de volar a través de un territorio sin tener que aterrizar; 2) el privilegio de aterrizar por propósitos de no tráfico; 3) el privilegio de dejar pasajeros, correo o carga tomados en el territorio de donde la aeronave es; 4) el privilegio de dejar y recoger pasajeros, correo o carga procedentes o destinados a otro Estado contratante. (Ibíd. 2014, p. 41)

En este sentido el tráfico aéreo también se entiende alrededor de un conjunto de políticas estatales que determinan la influencia de la aeronáutica de los vuelos civiles debido a la importancia y el alcance que tiene para la soberanía del espacio aéreo del estado y sus relaciones comerciales a nivel internacional y por ello se parametriza y regula la industria aeronáutica y la

utilización que esta misma hace del espacio aéreo a través la prestación del servicio de transporte aéreo tan importante para el mismo crecimiento y desarrollo del estado.

La regulaciones que emergen de las organizaciones internacionales reconocen la soberanía del espacio aéreo que está dentro de su territorio del cual hace parte las aguas adyacentes, también hace la distinción de la aplicación de su sistema normativo a las aeronaves civiles, la misma normatividad no siendo aplicable a las aeronaves de Estado, como lo son las naves militares o las de policía por ejemplo, de gran importancia esto último debido a la amenaza por lo que significa que una aeronave militar o de policía vuele libremente o aterrice sobre otro Estado sin una previa autorización para lo cual son importantes los protocolos o procedimientos internacionales sobre el espacio aéreo y su tráfico, el transporte aéreo también contempla la seguridad del mismo acorde a los principios, objetivos y deberes constitucionales de los estados.

El transporte aéreo en América Latina y el Caribe debe asumir las exigencias de la normatividad internacional sobre las aeronaves civiles, lo que conlleva un despliegue tecnológico bastante complejo, sumado a ello se encuentra lo que debe hacer para la innovación tecnología en la competitiva prestación del servicio de transporte aéreo y la difícil tarea de la seguridad del mismo, teniendo en cuenta los problemas de desarrollo que enfrenta el continente sur americano.

Según las últimas proyecciones sobre la Previsión Global de Pasajeros de IATA, publicada en octubre del 2014, se espera que el número de pasajeros alcance los 7.300 millones en el año 2034, lo que representa más del doble de los pasajeros transportados en el año 2014, con una tasa de crecimiento promedio anual de 4,1%. En particular para América Latina, se proyecta un crecimiento anual de 4,7%, siendo Brasil uno de los cinco mercados de pasajeros de más rápido crecimiento a nivel mundial. Se estima también que, en términos de pares de países, los destinos de Asia y América del Sur serán los mercados de más rápido crecimiento. (CEPAL. 2015, p. 2)

En relación al transporte aéreo, este en Colombia se caracteriza por incluir en su normatividad la política de cielos abiertos que logra reducir los costos del servicio al usuario debido a los acuerdos entre aerolíneas, concretando la cooperación internacional que establecen los organismos internacionales y para ser más competitivo en el contexto internacional “CONSIDERANDO que es deseable evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos y

promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo;” (Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, 1944, p.4), elaborando toda una serie de normas para poder desarrollar la industria aeronáutica y a la vez ampliar el concierto de tráfico aéreo establecido en el derecho aeronáutico, indica Carlos Pupo Rojas (2018) citando a Saquera (1994),

El conjunto de normas jurídicas de la actividad humana, en el espacio aéreo y sideral, con relación a la actividad propia, cobijadas por el Derecho Interno e Internacional, Público y Privado, que rigen la utilización de Aeronaves 14 Civiles y de la navegación aérea y las consecuentes relaciones jurídicas que de ellas se desprendan (p. 14).

La normatividad en este sentido y la elaboración de políticas públicas para el desarrollo y la prestación del servicio, la gestión del tránsito aéreo, el aspecto meteorológico o el de telecomunicaciones importantes para la vigilancia y la navegación, han logrado incrementar el uso comercial del espacio aéreo a través del transporte aéreo civil como lo muestra la siguiente gráfica.

Figura 1: Incremento del tránsito aéreo en Colombia 2008-2019

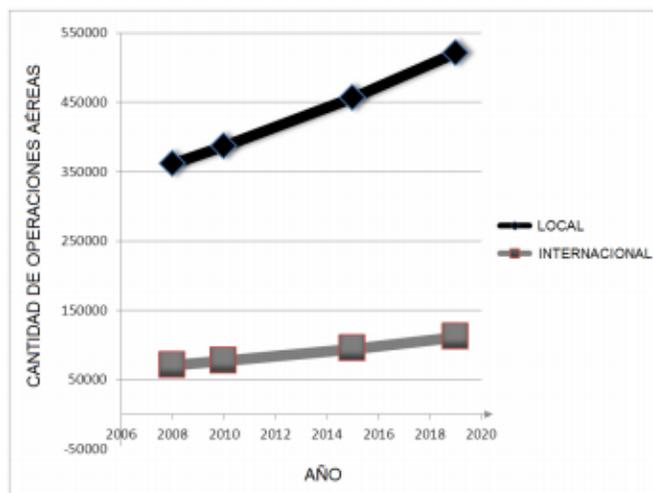


Tabla 1: Incremento del transporte aéreo colombiano.

Elaboración propia. Este incremento se evidencia en las tablas 5, 6 y 7 del Volumen 1 del

Plan de Navegación Aérea para Colombia. Recuperado de:

<http://bdigital.unal.edu.co/12861/1/02300610.2014.pdf> , p. 14

Con lo anterior se establece un contexto general de lo que significa el transporte aéreo como un servicio público, la importancia del espacio aéreo para el desarrollo tecnológico, normativo científico o investigativo del sector tanto público como privado para entender la incidencia que genera el derecho aeronáutico en el desarrollo económico y comercial bajo el respeto de los derechos constitucionales.

Existe otro tipo de espacio, el marítimo, compuesto por el mar territorial, la zona contigua, y la zona económica exclusiva; el cual, al constituirse el elemento esencial de los Estados, se halla sometido a la soberanía control y vigilancia de estos. Dicho espacio, es vertebral para las comunicaciones marítimas, la exploración y explotación tanto científica como económica.

Por su parte, existe otro tipo adicional de espacio, el aéreo, que, al ser un medio que también propicia la comunicación, es un elemento inherente a la soberanía de cada Nación, y expresa el derecho de tránsito sobre la columna de aire que se yergue sobre el elemento físico – territorio; pues tal como lo sostiene Becerra (2014),

[...] todas las naciones poseen una ruta clara y equivalente a su propio territorio, su *espacio aéreo*, para poder acceder al espacio, y gracias a la jurisdicción que ejercen los Estados sobre la parte que les corresponde, el impedimento de una ruta es completamente inexistente [...]” (p. 66).

Así, la facultad de ejercer soberanía sobre dicha porción del espacio, garantiza el libre tránsito de aeronaves con fines militares, comerciales y/o meramente civiles; y ofrece la garantía de un desplazamiento y comunicación eficaces, principalmente entre dos puntos geográficos distantes. En ese orden de ideas, el transporte aéreo se ha convertido en servicio público, prestado por particulares, pero regulado y vigilado por Entes Gubernamentales, para efectivizar su prestación, y menguar las posibilidades de interrupciones en su prestación.

De lo anterior, se pueden colegir varias características de los diversos tipos de espacios referidos hasta acá, así:

- ✓ El espacio ultraterrestre, no es susceptible de apropiación por ningún Estado, en cuanto que, es un medio para el desarrollo de investigación de toda la humanidad, y contribuye a

satisfacer necesidades comunes, verbigracia, mediante el acceso a las comunicaciones, mediante la puesta en órbita de satélites.

- ✓ El espacio marítimo, facilita las comunicaciones, es de apropiación por parte de los Estados, quienes ejercen soberanía y control, y es permitido su exploración y explotación.
- ✓ El espacio aéreo, también constituye elemento esencial de los Estados, facilitando principalmente el transporte en avión, siendo este regulado por el Estado, al punto de establecerlo como servicio público con carácter esencial.

## **1.2. Los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos RAC 1 y 211 y el servicio aéreo comercial.**

El Reglamento Aeronáutico Colombiano – RAC 1<sup>4</sup> (2019), define el servicio aéreo comercial, como aquella “actividad ejecutada mediante remuneración, por empresas de transporte público, o de trabajos aéreos especiales, previo permiso de la autoridad aeronáutica” (p. 99).

Ello supone que el servicio de transporte aéreo, es prestado tanto por aerolíneas de servicio público, donde se hallan las de transporte de pasajeros; como por operadores privados, donde encajan los servicios especiales de la industria petrolera y minera, entre otros.

Por su parte, el Reglamento Aeronáutico Colombiano – RAC 221<sup>5</sup>, deja previsto –entre otros aspectos-, los requisitos que deben cumplir las aeronaves que vuelen en los espacios aéreos colombianos, los lineamientos operaciones generales de las empresas de transporte aéreo; en aras de garantizar la efectiva prestación de este servicio público.

## **1.3.El concepto de servicio público**

La mayoría de nuestras concepciones e instituciones en derecho administrativo provienen del derecho francés, y los servicios públicos no son la excepción, pues la teoría del servicio público y del bienestar social emana de Francia (Maldonado, 2010, p. 55). En ese sentido, el concepto de servicio público se estructuró a partir del interés general y la satisfacción de necesidades básicas de la población.

---

<sup>4</sup> Cuestiones preliminares, disposiciones iniciales, definiciones y abreviaturas.

<sup>5</sup> Gestión de tránsito aéreo.

A su vez, Salamanca (1986), citando a Daguita (1928), conceptúa que es “[t]oda actividad cuyo cumplimiento debe ser regulado, asegurado y controlado por los gobernantes, porque el cumplimiento de esta actividad es indispensable para la realización y el desenvolvimiento de la interdependencia social [...]” (pp. 5-6). Lo cual significó la intervención del aparato Estatal, en aras de garantizar su cumplimiento, como baluarte de los fines esenciales del Estado. Por ello, con amplio fundamento se ha aceptado que, la regulación de los servicios públicos “es una especie del género intervención económica del Estado, en la medida en que pretende sus mismos objetivos: mejoramiento de las condiciones de vida de los habitantes y acceso a los bienes básicos y esenciales de las personas [...]” (Echeverri, 2013, p. 121). O, como lo ha definido nuestra la Corte Constitucional, “son el medio por el cual el Estado realiza los fines esenciales de servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios derechos y deberes constitucionales” (Sentencia T-540, 1992).

#### **1.4. El concepto de servicio público esencial**

Ha sido la misma guardiana de la Carta Política de 1991, la encargada de precisar el concepto de servicio público esencial. En dicho sentido, ha expuesto que el carácter esencial de un servicio público se predica, cuando las actividades que lo conforman “contribuyen de modo directo y concreto a la protección de bienes o a la satisfacción de intereses o a la realización de valores, ligados con el respeto, vigencia, ejercicio y efectividad de los derechos y libertades fundamentales” (Corte Constitucional, sentencia C-450, 1995).

Dicho concepto, quizá no ofrece la claridad y precisión que necesita, pues se halla permeado de inexacta delimitación. Ello si tenemos en cuenta que cualquier servicio público puede poseer la potencialidad de efectivizar los “derechos y libertades fundamentales”, y de ser considerado como esencial, menguaría la posibilidad de ejercer la huelga sobre el mismo. Con razón, para la Escuela Nacional Sindical (2018),

[...] con la promulgación de la Constitución Colombiana de 1991, surge la protección constitucional del derecho de Huelga. Lo que ha generado una serie de pugnas entre las concepciones internacionales y nacionales, referentes al concepto de servicio público esencial. Dicho debate ha sido tratado en diferentes pronunciamientos realizados por la

Corte Constitucional, en sentencias C - 473 de 1994, C - 450 de 1995, en las cuales se han establecido que el Congreso de la República es quien tiene la potestad de calificar la calidad de servicios públicos esenciales, pero dicha calificación, debe partir de razones serias, objetivas y razonables, y no se ha realizado hasta el momento (p. 12).

Acá claramente se hace referencia al disenso existente entre los criterios tenidos en cuenta por el ordenamiento jurídico nacional para conceder el status de “esencial” a un servicio público; y los que, para el mismo efecto tienen previsto los órganos de control de la Organización Internacional del Trabajo, como se verá más adelante.

### **1.5.La esencialidad del transporte aéreo en el ordenamiento nacional**

Desde la jurisprudencia constitucional, ya se ha superado la discusión respecto al carácter absoluto de los derechos fundamentales, y más aún, de los derechos humanos. Se han impuesto límites razonables al goce pleno de algunos derechos, al considerarse que, en determinadas circunstancias previstas legalmente, deben ceder ante intereses superiores y valores constitucionales, para garantizar de esta forma el disfrute de otros derechos o garantías

Dentro del catálogo de derechos humanos reconocidos tanto en instrumento internacionales, como al interior del ordenamiento jurídico nacional, se halla el derecho a la huelga, el cual supone una garantía que los Estados de Derecho, deben brindar al colectivo social, el cual, en aras de la facultad de asociación y creación de empresa para contribuir al desarrollo de las economías; crean en pro de salvaguardar los derechos laborales, y la mejora constante en las condiciones en que se brinda al servicio de los empleadores, la fuerza de trabajo.

Como una limitante al derecho de huelga, las legislaciones han establecido que el ejercicio de esta prerrogativa debe ceder cuando nos hallemos frente a la prestación de servicios públicos esenciales.

Dicha concepción iusfilosófica es uno de los pilares fundantes del Estado Colombiano, el cual, desde el canon 56 Superior advierte la garantía del derecho a la huelga, “salvo en los servicios públicos esenciales definidos por el legislador”.

El desarrollo legal de dicho precepto constitucional, se halla vertido entre otras, en la Ley 336 de 1996, mediante la cual se adoptó el Estatuto Nacional de Transporte, mismo que, en su artículo

5°, le concede la calidad de servicio público esencial, al servicio de transporte aéreo, en los siguientes términos: “El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios”.

Tal como lo sostiene Pupo (2018) “El Congreso de la Republica estableció en varias leyes el calificativo de servicio público esencial para que las aerolíneas en Colombia contaran con la restricción de ejercer la huelga” (p. 26). En ese orden de ideas, el mismo legislador le concedió el estatus de “esencialidad” al transporte aéreo, requisito formal, para la improcedencia de la huelga sobre la prestación de dichos servicios, en concordancia con las disposiciones constitucionales.

Aunado a ello, el canon 68 de la mentada Ley 336, reconfirma lo anteriormente expuesto, al disponer que: “El modo de transporte aéreo, además de ser un servicio público esencial” [...]. Así, prima facie, pudiese aceptarse la negativa de declaratoria de huelga, -o declaratoria de ilegalidad, en caso de presentarse-, en los servicios que prestan las aerolíneas de transporte.

De similar modo, el canon 430 del Código Sustantivo del Trabajo, estableció la prohibición de huelga en los servicios públicos; dejando previsto en su literal b), por demás que, constituyen servicios públicos, entre otros. “Las de empresas de transporte por tierra, agua y aire [...]”

Dicho aparte normativo, fue demandado en acción pública de inconstitucionalidad, pues consideró la accionante que la normatividad acusada tenía un relativo sustento constitucional en la Carta de 1886; Constitución que garantizaba el derecho a la huelga, salvo en los servicios públicos. En cambio, en la nueva Constitución de 1991, canon 56, desaparece el aludido sustento, ya que la huelga sólo se ha excluido de los **servicios públicos esenciales**.

Tal como lo sostiene la doctrina, “[d]ebido a la adopción de la fórmula jurídico-política del Estado social de Derecho, se incorporó en el texto fundamental la obligación de la prestación de los servicios públicos esenciales por parte del Estado, lo que permite su prestación por parte de los particulares bajo la regulación y vigilancia de las autoridades públicas” (Echeverri, 2013, p. 114).

Pese a ello, la declaratoria de exequibilidad se produjo mediante control abstracto de constitucionalidad. En aquella época, razonó así la Corte Constitucional:

Con respecto al literal b) de la mencionada disposición estima que las actividades de las empresas de transporte por tierra, mar y aire, indudablemente son servicios públicos

esenciales, porque están destinadas a asegurar la libertad de circulación (art. 24 C.P.), o pueden constituir medios necesarios para el ejercicio o la protección de otros derechos fundamentales (vida, salud, educación, trabajo, etc.) (Corte Constitucional, Sentencia C-450, 1995).

En ese entendido, la esencialidad de dicho servicio público fue fundamentada en la primacía del derecho a la libre circulación, y al logro indirecto de la realización y goce de otros derechos. Dicho razonamiento no ofrece una sólida contundencia; por el contrario, se presta para indeterminaciones y vaguedades muy extensas, pues de ser, así las cosas, el derecho de huelga no encontraría florecer en números espacios donde la negociación colectiva, y la extrema instancia del cese de actividades se hacen necesarias, como baluarte reivindicatorio de los derechos laborales colectivos; en razón al supuesto e indeterminado goce de “otros derechos”.

La doctrina especializada ha sido contundente en sostener:

[...] es claro que el CST, en su Artículo 430, no ha definido qué es un servicio público esencial y tampoco se ha producido hasta la fecha ninguna ley que lo haga. No obstante, en la práctica, la Corte Constitucional ha indicado que el Artículo 430 debe ser leído desde los criterios constitucionales que expresaron la garantía del derecho de huelga a los trabajadores, salvo en los servicios públicos esenciales (Ostau de Lafont y Nino, 2014, p. 57).

Ello implica que esta norma laboral, debe armonizarse en su lectura, con la disposición 56 Superior; y, por tanto, el aval de la jurisprudencia Constitucional a la esencialidad del servicio público de transporte aéreo.

En similar sentido, la Corte, al resolver una demanda de inconstitucionalidad contra el artículo 5° del Estatuto nacional de Transporte, declaró su exequibilidad, afirmando una vez más que “las operaciones de las empresas de transporte público bajo la regulación del Estado, tienen el carácter de servicio público esencial, implicando (i) la prevalencia del interés general sobre el particular, (ii) garantizar su prestación y (iii) proteger a los usuarios” (Corte Constitucional, Sentencia C-033, 2014).

Nuevamente la Corte funda su decisión, sobre el aparente “interés general”, el cual es un término que soporta una carga inmensa de indeterminación, pues se puede caer en el absurdo de

considerar que, en toda situación, prima el interés general sobre el particular, lo cual, indudablemente no es así, pues existen ocasiones donde dicha fórmula se invierte, en salvaguarda, verbigracia, de interés particulares, como el de los niños, los ancianos, y otros sujetos de especial protección por el Estado. Por ello con total fundamento la doctrina ha sostenido que:

El sistema estatal debe contar con mecanismos legales que regulen de manera precisa el transporte aéreo como servicio público esencial, indicando cuáles son sus requisitos y limitantes, justificando hasta dónde llega el alcance preponderante con derechos fundamentales de orden laboral, como lo es en el caso de la huelga (Tovar, 2018, p. 17).

### **1.5.1. La esencialidad del transporte aéreo en la jurisprudencia constitucional**

Desde la jurisprudencia constitucional, se ha previsto que, deben concurrir dos factores vertebrales para determinar cuándo un servicio público reviste el estatus de esencial. Por un lado, un factor formal, lo cual implica que el legislador debió prever la calidad de esencial de un servicio público, y haber prohibido el ejercicio del derecho de huelga sobre el mismo. Por el otro, un factor material, que supone el cumplimiento de ciertos parámetros y condiciones que permitan deducir objetivamente que en el caso concreto nos hallamos frente a un servicio vital para la comunidad. Desde sentencia C-473, se enunció así:

[...] la Constitución ha establecido dos requisitos diferentes para que se pueda excluir el derecho de huelga de una determinada actividad. En primer término, es necesario que ésta sea materialmente un servicio público esencial. Y, en segundo término, desde el punto de vista formal, es necesario que el legislador haya expresamente definido la actividad como servicio público esencial y restringido el derecho de huelga en ella (Corte Constitucional, 1994).

Por ende, no basta con la enunciación taxativa que el legislador haya realizado sobre la categorización de ciertos servicios públicos como esenciales, además debe efectuarse un test objetivo que concluya la vital del servicio y la afectación cierta y directa a la población, producto de la interrupción en su prestación. Así, “las operaciones de las empresas de transporte público bajo la regulación del Estado, tienen el carácter de servicio público esencial, implicando (i) la

prevalencia del interés general sobre el particular, (ii) garantizar su prestación y (iii) proteger a los usuarios (Corte Constitucional, Sentencia C -033, 2014). Ello es expresado en dichos términos, al considerar, tal vez en forma apriorística que “las barreras de acceso al transporte afectan, por sí mismas, los derechos fundamentales, en especial respecto de aquellos sujetos de especial protección” (Corte Constitucional, sentencia T-987, 2012). O, como fue sostenido en otra ocasión: “las actividades de las empresas de transporte por tierra, mar y aire, indudablemente son servicios públicos esenciales, porque están destinadas a asegurar la libertad de circulación (art. 24 C.P.), o pueden constituir medios necesarios para el ejercicio o la protección de otros derechos fundamentales (vida, salud, educación, trabajo, etc.) (Corte Constitucional, Sentencia C-450, 1995).

### **1.5.2. La esencialidad del transporte aéreo en la jurisprudencia ordinaria**

La Corte Suprema de Justicia, por su parte, y al amparo de la jurisprudencia constitucional, ha sido contundente en exponer que,

[...] aun cuando pueda existir la definición legislativa sobre la calidad de esencial de un servicio público, ello no impide que el intérprete pueda determinar si en un caso concreto cierta actividad efectivamente puede ser considerada servicio público esencial en atención a su contenido material (Sala de Casación Laboral, Radicado N° 40428, 2009).

Ello implica de un lado, la libertad de configuración legislativa del Congreso de la Republica, para establecer legalmente los servicios públicos de índole esencial; y, del otro, el test de ponderación de deberá efectuar el operador de justicia al momento de calificar la ilegalidad o no de la huelga, sobre el respectivo servicio público. Por ello, al amparo de similar línea jurisprudencial. Puentes (2010) contundentemente señala:

[...] la sentencia SL20094-2017 número de radicación 79047 proferida por la Honorable Corte Suprema de Justicia- Sala de Casación Laboral; evaluó la concepción del transporte aéreo como servicio público esencial desde dos aspectos un formal en el que se analizó la normatividad existente sobre el asunto, y otras manifestaciones jurisprudenciales en las que

se pudo ratificar que se ha concebido como servicio público esencial, y desde un aspecto material en el que desde un punto de vista factico y fenomenológico se analizó y ratificó nuevamente la esencialidad del servicio (p. 17).

Para el caso de estudio contenido en dicha providencia, el aspecto material que estructuró la resolución negativa a las pretensiones de la recurrente, consistieron en considerar que el servicio aéreo de transporte, es vital para la realización de derechos fundamentales a la vida, la salud, la libre circulación etc.; dejando de lado los criterios de la OIT, frente a situaciones como estas.

### **1.5.3. Criterios para determinar la esencialidad de un servicio público en el ordenamiento jurídico nacional.**

Tal como se ha relatado, desde las primeras líneas jurisprudenciales sentadas por la Honorable Corte Constitucional, a partir de 1992, los criterios a partir de los cuales se edificó el estatus de esencialidad de un servicio público, giraron en torno a:

- ✓ La prelación del interés general sobre el particular.
- ✓ La garantía de la prestación del servicio.
- ✓ La protección de los usuarios.
- ✓ Asegurar la libertad de circulación (art. 24 C.P.), o
- ✓ Pueden constituir medios necesarios para el ejercicio o la protección de otros derechos fundamentales (vida, salud, educación, trabajo).

Sin embargo, la Corte Constitucional, en el año 2012 en una aparente forma de demostrar que dicha Corte, ajusta su jurisprudencia a los lineamientos internacionales de la OIT, aprobados por el Consejo de Administración, y expuestos tanto por el Comité de Libertad Sindical, como por la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones de ese organismo Internacional, ha acogido como criterio para determinar la esencialidad de un servicio público, “que la interrupción del mismo pueda poner en peligro la vida, la seguridad o la salud de la persona en toda o parte de la población, a lo cual se agregan una serie de criterios auxiliares que determinan actividades que pueden ser o no constitutivas de servicios públicos esenciales” (Sentencia C-122).

## **2. DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE AÉREO EN LA DOCTRINA DE LOS ORGANOS DE CONTROL DE LA OIT**

### **2.1. La esencialidad de los servicios públicos para los órganos de control de la OIT**

Para la Oficina Internacional del Trabajo (2006), al amparo del principio 582 del Comité de Libertad Sindical, Lo que se entiende por servicios esenciales en el sentido estricto de la palabra depende en gran medida de las condiciones propias de cada país.

Por otra parte, este concepto no es absoluto puesto que un servicio no esencial puede convertirse en servicio esencial cuando la duración de una huelga rebasa cierto período o cierto alcance y pone así en peligro la vida, la seguridad de la persona o la salud de toda o parte de la población (p. 125).

En dicho sentido, el principio 580 de recopilación de decisiones y principios del Comité de Libertad Sindical del Consejo de Administración de la OIT, señala expresamente que:

El derecho de huelga puede limitarse o prohibirse: 1) en la función pública sólo en el caso de funcionarios que ejercen funciones de autoridad en nombre del Estado, o 2) en los servicios esenciales en el sentido estricto del término (es decir, aquellos servicios cuya interrupción podría poner en peligro la vida, la seguridad o la salud de la persona en toda o parte de la población) (Oficina Internacional del Trabajo, 2006, p. 126).

Por ende, la esencialidad de un servicio público, ha de suponer que, la falta de prestación, o la afectación a la prestación del mismo, conlleva a un riesgo inminente de los derechos fundamentales reseñados; acción que, en debida forma, y ajustada a la doctrina de la OIT, deberá ponderar el fallador de instancia.

## **2.2. Criterios para determinar la esencialidad de un servicio público en la doctrina de los órganos de control OIT**

El principio 581 del Comité de Libertad Sindical del Consejo de Administración de la OIT, es bastante contundente en señalar que “Para determinar los casos en los que podría prohibirse la huelga, el criterio determinante es la existencia de una amenaza evidente e inminente para la vida, la seguridad o la salud de toda o parte de la población” (Oficina Internacional del Trabajo, 2006, p. 125).

En ese orden de ideas, dicho principio subsume en su integridad, las situaciones frente a las cuales debe prohibirse el ejercicio del derecho de huelga, derivada del riesgo que supone frente a precisos derechos de la sociedad; y a su vez, conlleva a que dichas actividades sean consideradas como esenciales.

## **2.3. La no esencialidad del transporte aéreo para los órganos de control de la OIT**

El principio 587 del Comité de Libertad Sindical del Consejo de Administración de la OIT, ha sido preciso en señalar que, no constituyen servicios esenciales, en el sentido estricto del término; los transportes en general, y particularmente, los pilotos de líneas aéreas.

No así los controladores de tráfico aéreo; quienes en virtud a las funciones que desarrollan (identificar las rutas de las aeronaves, advertir la aproximación a las terminales áreas, ordenar el despegue, prevenir el despegue de aeronaves, entre otras), están vedados del ejercicio de la huelga, pues las acciones que desarrollan pueden engendrar accidentes de las aeronaves, lo cual indudablemente se circunscribe dentro de la puesta en riesgo a derechos como la vida, la seguridad o la salud, es decir a los criterios previsto por la OIT, para conceder el status de esencial a un servicio público.

Dicha diferenciación merece especial atención, al tener en cuenta que, en el evento de declararse la huelga en los servicios de transporte aéreo, dicha garantía podrá cobijar únicamente a las personas que ejercen como pilotos de aeronave, as no al controlador aéreo de la misma,

#### 2.4. Servicios esenciales vs servicio mínimo.

Gran parte de la doctrina, así como los órganos de control de la OIT, han aceptado que, en aras de hacer prevalecer el derecho humano a la huelga, sobre algunos servicios públicos que los Estados pueden arbitrariamente catalogar como esenciales -sin cumplir con los requisitos precisos para tal fin-; bien puede acudir a la denominada: “prestación del servicio mínimo”.

Ello significa que, en un servicio público como el transporte aéreo, puede y debe permitirse el derecho de huelga, siempre y cuando, los trabajadores de la Compañía de vuelos, permitan y presten un servicio mínimo del mismo, en pro de garantizar el ejercicio de algunos derechos, a la población que podría verse más afectada, verbigracia, los enfermos, las personas de avanzada edad, el acceso prioritario de medicinas a determinados puntos geográficos de difícil acceso terrestre, etc. Con razón Gernigon, Odero, y Guido (1998), dado explicación a la recopilación de las decisiones y principios de Comité de Libertad Sindical, han señalado que,

Entre servicios esenciales (donde se puede prohibir la huelga) y los servicios no esenciales (donde no se puede prohibir), los órganos de control de la OIT utilizan un concepto intermedio que es el concepto de servicios de “importancia trascendental” (terminología del Comité de Libertad Sindical) o de «utilidad pública» (terminología de la Comisión de Expertos), que son servicios no esenciales donde a juicio de los órganos de control de la OIT no se puede prohibir la huelga, pero sí imponerse un servicio mínimo de funcionamiento en la empresa o institución de que se trate (p. 23)

Ello indudablemente contribuye a dos fines bien definidos. El primero es la satisfacción mínima de aquellos sujetos de especial protección, en los términos previstos anteriormente. El segundo se encamina a que los trabajadores logren la reivindicación de sus condiciones laborales, en beneficio de sus condiciones de bienestar socioeconómico. Dicha postura halla eco en Urrutia, Rodríguez Franco, Rodríguez Garavito, y Sánchez Oviedo, (2010), quienes consideran que la huelga en un servicio público esencial, “podría decretarse y ser declarada legal, siempre y cuando se garantice la prestación mínima del servicio, que evite afectar el ejercicio o disfrute de los derechos fundamentales de la población afectada por la prestación de dicho servicio público esencial” (, p. 51).

### 3. DEL DERECHO DE HUELGA EN SERVICIOS PÚBLICOS

#### 3.1. La huelga en los servicios públicos, en el ordenamiento jurídico nacional

Tal como lo sostiene Bello (2018):

En Colombia la huelga, constitucionalmente está amparada en el artículo 56, el cual establece que se “*garantiza el derecho de huelga, salvo en los servicios públicos esenciales*”, ahora bien, esta norma superior fue reglamentada en la segunda parte del Código Sustantivo del Trabajo denominada “*Derecho Colectivo del Trabajo*” en el cual, en su artículo 429 define a la huelga como “*la suspensión colectiva temporal y pacífica del trabajo, efectuada por los trabajadores de un establecimiento o empresa con fines económicos y profesionales propuestos a sus empleadores* (p. 11).

Algunos sostienen que “la huelga impediría, u obstaculizaría, la prioritaria razón de ser del propio Estado, la satisfacción de las necesidades de la comunidad a través de los servicios públicos [...]” (Baylos, 1988, p. 30). Sin embargo, para evitar dicha situación, las legislaciones prevén los servicios considerados como esenciales, y garantizan el derecho de huelga para los no esenciales. La Confederación Sindical de Trabajadores y Trabajadoras de las Américas (2016), considera que:

Existe una incompatibilidad entre la Constitución de 1991 y el Código Sustantivo de Trabajo (CST) al plantear dos regulaciones opuestas sobre la libertad sindical que parcialmente vienen resolviendo la Corte Constitucional. En el marco del CST los incumplimientos más graves y por ende prioritarios son:

- 1 La prohibición de la huelga en los servicios esenciales (art 430 incisos b, d, f, g y h).
- 2 El despido de los trabajadores por su intervención o participación en una huelga ilegal (art 450) (p. 58).

Sin embargo, dicha incompatibilidad es aparente. Pues como lo ha enseñado la jurisprudencia constitucional de antaño, para consultar el contenido material de determinado

canon, debe en ocasiones realizarse una integración normativa del precepto, con los desarrollos que a través de la jurisprudencia efectúa Corte Constitucional; misma Corporación que ha expresado:

Consideraciones similares se pueden efectuar con respecto a la declaratoria de ilegalidad de las suspensiones colectivas de trabajo en los servicios públicos prevista por literal a del artículo 450 del Código Sustantivo del Trabajo. Ella es exequible para aquellos servicios públicos que son esenciales, pero no es admisible cuando se trate de servicios no esenciales, caso en el cual no podrá darse aplicación al ordinal 2 de este mismo artículo (Corte Constitucional, Sentencia C-473, 1994).

Por su parte, Ripe (2018) citando a Canessa (2009), sostiene una visión bastante amplia de dicha problemática, frente a lo cual expone:

La huelga es posible y legal, siempre y cuando se realice un examen material donde se analice riesgo a la salud, la vida y la seguridad de los pasajeros ya que deben tenerse en cuenta las condiciones particulares de cada país, además, el transporte, sin importar su modalidad, no es considerada de carácter esencial. En ese sentido, el caso 2195 de 2002, del Comité de Libertad Sindical de la OIT, negó el carácter esencial de las labores que cumplen los pilotos de líneas aéreas porque su interrupción no afecta la salud, la vida o la seguridad de las personas, y agregó que las prohibiciones genéricas a que se refiere el artículo 430 del Código Sustantivo del Trabajo y el Decreto 753 de 1956 no son aplicables (p. 18).

### **3.2.La huelga en los Convenios 87 y 98 de la OIT, ratificados por Colombia**

Nuestra Corte Constitucional, “estableció expresamente que los convenios 87 y 98 de la OIT aprobados por las leyes 26 y 27 de 1976, relativos a la libertad sindical y al derecho de negociación colectiva respectivamente, integran el bloque de constitucionalidad (Corte Constitucional, Sentencia T-171, 2011). Sin embargo, tal como ha sido mencionado jurisprudencialmente,

[...] el derecho de huelga no está consagrado de manera directa y expresa en los Convenios o Recomendaciones de la Organización Internacional del Trabajo. No obstante, a partir de la interpretación que dos órganos de control de la OIT –el Comité de Libertad Sindical (CLS) y la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones (CEACR) - han hecho de los artículos 3 y 10 del Convenio sobre la Libertad Sindical y la Protección del Derecho de Sindicación (Convenio número 87 de 1948), el derecho de huelga ha sido definido como un derecho fundamental de los trabajadores y organizaciones sindicales. Ello, por cuanto se considera el derecho de huelga como uno de los medios fundamentales para hacer efectivo el derecho de las organizaciones de los trabajadores para organizar sus actividades, formular sus programas de acción y defender sus intereses (Sentencia C-691, 2008).

Dicho de otra forma, el derecho de huelga se halla previsto implícitamente en los Convenios 87 y 98 de la OIT, debidamente ratificados por Colombia. Así, la huelga es la regla general, y la excepción son los servicios públicos. En ese sentido, el Estado Colombiano, ha sido renuente en acatar las previsiones de la Comisión de Expertos en las Aplicación de Convenios y Recomendaciones, para efectos de no incluir como servicio esencial, algunos que se hallan bajo tal denominación es el Código Sustantivo del Trabajo. Es por ello que para la Oficina Internacional del Trabajo (2012):

La Comisión recuerda que desde hace varios años se refiere a la necesidad de tomar medidas para modificar la legislación en relación con: la prohibición de la huelga, no solo en los servicios esenciales en el sentido estricto del término, sino también en un agama muy amplia de servicios que no son necesariamente esenciales (artículo 430, incisos *b*), *d*), *f*), *g*) y *h*); artículo 450, párrafo 1) inciso *a*), del Código del Trabajo [...] (p. 117).

En este caso concreto se refiere a Colombia, pues ha sido advertida y compelida de dicha situación, desde el año 2012, por los órganos de Control de las OIT. A su vez, el informe de la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones, expuestos en la 102<sup>a</sup>

reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo, llevada a cabo en el año 2013, señaló como cuestiones legislativas pendientes para el Estado Colombiano, lo siguiente:

[...] en general sobre el tema de los servicios esenciales es importante tener en cuenta que esta materia hace parte de los puntos establecidos dentro del Plan de Acción con el Gobierno de los Estados Unidos y del Acuerdo Tripartito por el Derecho de Asociación y la Democracia de 2011 y que para su definición se ha previsto apoyo técnico de la Oficina para los actores sociales en su discusión y determinación al interior de la Comisión Nacional de Concertación de Políticas Laborales y Salariales. A este respecto, la Comisión toma nota de que la Corte Constitucional informó a la Directora del Departamento de Normas de la OIT que oportunamente exhortó al Poder Legislativo a que precise los servicios que deben ser considerados esenciales y que el Congreso tiene aún pendiente regular esa materia (Oficina Internacional del Trabajo, 2013, p. 86).

Pese a ello, nuestra legislación continúa manteniendo la restricción al ejercicio de la huelga, a servicios públicos catalogados como de “no esenciales” por la OIT, tal como ocurre con el transporte aéreo; en total transgresión a los Convenios ratificados -incluida su interpretación-, y en mengua de los derechos de reivindicación de las personas que laboran para esas agencias.

### **3.3.La fuerza vinculante de los convenios de la OIT, y los criterios de aplicación de los mismos, para los Estados que los han ratificado**

Para Ostau de Lafont y Niño (2010), el Comité de Libertad Sindical:

confronta las situaciones de hecho que se le presentan con las normas internas de los Estados, frente a las normas internacionales aplicables según los Tratados ratificados por los Estados involucrados (en este caso, la constitución de la OIT y los Convenios sobre libertad sindical); luego, formula recomendaciones y las somete al Consejo de Administración, que emite recomendaciones de carácter vinculante según las normas que rigen la organización. Colombia está obligada, por ser Estado parte del Tratado

Constitutivo de la OIT, a acatar las recomendaciones del Consejo de Administración (p. 167).

Pese a ello, el aparato judicial de nuestro Estado, parece no acatar dicha postura. Claro ejemplo de ello fue la declaratoria de servicios público esencial, del transporte aéreo, mediante la ya referida sentencia de la Sala de Casación Laboral de la Corte Suprema de Justicia, del pasado 29 de noviembre de 2017, Radicado N° 79047, dentro del caso AVIANCA vs ACDAC. Aun el aparato judicial Colombiano no efectiviza lo sostenido por Ostau de Lafont, Niño-Chavarro, Almeida, León, Lizarazo, Reyes Beltrán y Huffintong (2018), quienes expresan que,

Los tratados del mundo del trabajo que emite la OIT versan sobre el desarrollo de los derechos humanos y, por lo tanto, no se les puede aplicar la doctrina de las cláusulas *non self executing*, al ser imperativo en todo convenio sobre derechos humanos la aplicabilidad directa por parte de los operadores judiciales sin regulación previa por parte del Legislativo (p. 70).

En similar sentido se manifiesta Ostau de Lafont (2017), citando a Sussekind (2010), quien sostiene al respecto:

Las obligaciones jurídicas que surgen para los Estados al ratificar los convenios, incluyen la adopción de las medidas para hacer efectivo el cumplimiento en el orden interno. Entre ellas se encuentran las recomendaciones de los organismos de control, por lo que la obligación jurídica no solo es el cumplimiento *per se*, sino el acatamiento de las regulaciones de la Constitución de la OIT (p. 98).

Por similar vía, la más reitera jurisprudencia ha sido contundente en determinar que,

La jurisprudencia de la Corte Constitucional contenida en las sentencias T-568 de 1999<sup>6</sup>, T-1211<sup>7</sup> de 2000 y T-603 de 2003<sup>8</sup>, en las que se concedió el amparo solicitado, ha sido uniforme al considerar que las recomendaciones proferidas por el Comité de Libertad Sindical de la OIT debidamente aprobadas por el Consejo de Administración, tienen una orden expresa de carácter vinculante para el Estado colombiano y por tanto es imperativo el acatamiento de lo allí ordenado. La sustracción de su cumplimiento implica la violación de derechos fundamentales alegados, además de desconocer el carácter vinculante de la jurisprudencia de la Corte Constitucional que fija los alcances de los derechos fundamentales (Corte Constitucional, Sentencia T-171, 2011)

Corolario de ello, la Comisión Confirma su posición según la cual, el derecho de huelga es un corolario indisociable del derecho de sindicación protegido por el Convenio N° 87 (Oficina Internacional del Trabajo, 1994, p. 71). Siendo inescindible a dichos Convenios, las interpretaciones, recomendaciones y principios que para efectivizar su cumplimiento realizan los órganos de control de la OIT.

---

<sup>6</sup> En Sentencia T-568 de 1999, la Corte afirmó: “ (...) las recomendaciones de los órganos de control y vigilancia de la OIT, no pueden ser ignoradas: cuando resultan de actuaciones del Estado contrarias a los tratados internacionales aludidos en el artículo 93 Superior, aunque no sean vinculantes directamente, generan una triple obligación en cabeza de los Estados: deben 1) ser acogidas y aplicadas por las autoridades administrativas; 2) servir de base para la presentación de proyectos legislativos; y 3) orientar el sentido y alcance de las órdenes que el juez de tutela debe impartir para restablecer los derechos violados o amenazados en ése y los casos que sean similares.”

<sup>7</sup> En sentencia T-1211 de 2000, la Corte al reiterar el contenido de la sentencia T-568 de 1999, explicó que “constituye jurisprudencia de la Corporación la fuerza vinculante de las Recomendaciones del mencionado Comité. Esto en virtud del llamado bloque de constitucionalidad (...).”

<sup>8</sup> En la Sentencia T-603 de 2003, esta Corporación afirmó que las recomendaciones del Comité de Libertad Sindical no son meras directrices, guías o lineamientos que deben seguir los Estados, sino que ellas constituyen una orden expresa vinculante para el Estado y cada uno de sus órganos. Lo anterior, si se tiene en cuenta que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 9° de la Constitución Política, el Estado colombiano queda sujeto a las obligaciones que adquiere en virtud de los tratados y convenios que celebra debidamente ratificados por el Congreso de la República, con lo cual, los convenios 87 y 98 de la OIT sobre libertad sindical y derecho de sindicalización, así como las determinaciones que dispongan los órganos de control de la OIT deben ser respetados y cumplidos por Colombia.

#### **4. LA CALIDAD DE SERVICIO PÚBLICO ESENCIAL DEL TRANSPORTE AÉREO EN COLOMBIA, CONTRAVIENE LOS POSTULADOS CONVENCIONALES E INTERPRETATIVOS DE LA OIT.**

Consientes las Altas Cortes, respecto a que los términos de: “interés general”, “utilidad pública”, “estabilidad económica del país”, “libertad de circulación (art. 24 C.P.)”, “medios necesarios para el ejercicio o la protección de otros derechos fundamentales (vida, salud, educación, trabajo)”, “la realización de valores, ligados con el respeto, vigencia, ejercicio y efectividad de los derechos y libertades fundamentales”; sobre los cuales de otrora edificó la tesis de esencialidad de los servicios públicos, son vagos e indeterminados, y deben descartarse para tal fin; aparentemente, y, en una supuesta evolución jurisprudencial, dice acoger el criterio de determinación de servicios públicos esenciales desarrollado por la doctrina del Comité de libertad Sindical de la OIT, según el cual, los servicios esenciales son aquello cuya interrupción pone en peligro la vida, la salud o la seguridad de toda o parte de la población.

Frente a esta conceptualización se ha afirmado que:

[...] esta definición adoptada por los órganos de control de la OIT debe ser interpretada de manera selectiva, estricta y restrictiva, lo que excluye la posibilidad de acudir a construcciones forzadas, complejas o indirectas para sostener que ciertas actividades ponen en peligro la vida, la salud y la seguridad. Dicho de otro modo: la esencialidad presupone que la afectación de estos derechos es directa, clara e inequívoca (Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Laboral, Sent. SL20094-2017, Radicado N° 79047, Salvamento de voto de la Magistrada Clara Cecilia Dueñas).

Sin embargo, los criterios para de determinación de esencialidad de un servicio público que la Corte Suprema de Justicia dijo haber acogido de los órganos de control de la OIT, parece ser que no nos aplica.

No de otra forma puede explicarse la declaratoria de ilegalidad de la huelga declarada por el Tribunal Superior de Bogotá, y confirmada por la Sala de Casación Laboral de la Corte Suprema

de Justicia, dentro del proceso especial que Aerovías del Continente Americano S.A – Avianca S.A., promovió contra la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles – ACDAC.

En dicho fallo, claramente se evidencia, que esa Corte retoma los arcaicos, vagos e indeterminados conceptos de “interés general”, “utilidad pública”, “estabilidad económica del país”, “libertad de circulación (art. 24 C.P.)”, “medios necesarios para el ejercicio o la protección de otros derechos fundamentales (vida, salud, educación, trabajo)”, “la realización de valores, ligados con el respeto, vigencia, ejercicio y efectividad de los derechos y libertades fundamentales”; para edificar su sentencia, en detrimento absoluto del derecho de huelga, con desconocimiento frontal de los Convenios 87 y 98 de la OIT, sobre dicha garantía. Pues como lo sostiene la doctrina autorizada, “[d]e conformidad con la jurisprudencia de la Corte Constitucional, tanto los Convenios 87 y 98 como la Recomendación 92 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) han sido considerados referentes a derechos humanos y, por lo tanto, prevalecen en el orden interno (Ostau de Lafont y Niño, 2014, pp. 45-46). Ello por mandato del canon 93 Superior, al formar parte del bloque de constitucionalidad, por versar sobre derechos humanos, deben ser observados por el juez en la resolución del caso concreto.

El comité de Libertad sindical y la Comisión de Expertos en aplicación de Convenios y recomendaciones han establecido criterios y principios de los Convenios 87 y 98 que son guía obligatoria en su aplicación (Ostau de Lafont y Niño, 2010, p. 167). Ello conduce a acoger fielmente lo expresado por la doctrina autorizada en el sentido de aceptar que,

El análisis que hacen los organismos de control sobre los Convenios 87 y 98 de la OIT, así como la conformación de principios e interpretaciones y recomendaciones sobre la aplicación en términos generales o en términos particulares son de carácter obligatorio en su aplicación por los operadores jurídicos mientras no haya un pronunciamiento contrario de la Corte Internacional de Justicia (Ostau de Lafont y Niño, 2010, pp. 167- 168).

Dicha concepción no se halla distante de quienes sostiene que,

Los mencionados organismos de control producen una serie de recomendaciones que se han ido convirtiendo en el transcurso del tiempo, en elementos interpretativos de los Convenios de la OIT. Lo anterior no es óbice para recordar que, de conformidad con el

artículo 37, numeral 1 de la Constitución de la OIT, la Corte Internacional de Justicia es el único organismo competente para interpretar la constitución y los convenios de la OIT. Sin embargo, no se puede desconocer que los criterios de aplicabilidad de los organismos de control aprobados por el Consejo de administración tienen plena obligatoriedad jurídica para ser cumplidos por los Estados, y si un Estado no está de acuerdo con la interpretación de los organismos de la OIT tendrá que acudir a la Corte Internacional de Justicia (Ostau de Lafont y Niño, 2011, p. 46).

En varias oportunidades la Corte Constitucional se ha pronunciado sobre la obligatoriedad de las recomendaciones del Comité de Libertad Sindical en Colombia, como es el caso del Auto 078A/9922, la Sentencia T-568/9923, Sentencia T-1211/0024 y Sentencia T-603/0325, reafirmando el criterio según el cual en Colombia las recomendaciones del Comité de Libertad Sindical son de carácter obligatorio por cuanto son parte del bloque de constitucionalidad, surgiendo esta obligación jurídica para todos los operadores judiciales, argumentos que la Corte Constitucional ha venido sosteniendo y que se podría resumir en que “los derechos laborales y en este caso los Convenios de la OIT, son convenios sobre derechos humanos, que en forma limitada la Corte ha sostenido que son parte de los derechos humanos los considerados como tal por la misma Corporación” (Ostau de Lafont y Niño, 2011, pp. 47-48-49).

Así, la consagración de servicio público esencial del servicio público de transporte aéreo en Colombia, desconoce los criterios previstos por los Órganos de Control de la OIT, para determinar el criterio de esencialidad.

## CONCLUSIONES

Corolario de lo expuesto, se deducen las siguientes conclusiones:

1. El Congreso de la República, posee la libertad de configuración legislativa, para determinar -a través de las leyes-, los servicios públicos que deben ostentara la calidad de esenciales. En dicho sentido, en el artículo 5° de la pluricitada Ley 336 de 1996 -mediante la cual se adoptó el Estatuto Nacional de Transporte-, se le concedió dicho status, a dicho servicio público.
2. Los criterios que históricamente han utilizado los operadores judiciales colombianos para determinar el carácter esencial de un servicio público, han sido los de prelación del interés general sobre el particular, garantía de la prestación del servicio, protección de los usuarios, asegurar la libertad de circulación (art. 24 C.P.), o, cuando pueden constituir medios necesarios para el ejercicio o la protección de otros derechos fundamentales (vida, salud, educación, trabajo); hallándose en poca concordancia con los presupuestos que para estos mismos fines han establecido los Órganos de Control de la Organización Internacional del Trabajo.
3. Los criterios que históricamente han utilizado los Órganos de Control de La OIT, para determinar el carácter esencial de un servicio público, han sido los de la existencia de una amenaza evidente e inminente para la vida, la seguridad o la salud de toda o parte de la población. Es decir, han sido contundentes en reafirmar que, el carácter esencial de un servicio público, se estructura, sí y solo sí, la interrupción en la prestación del mismo, compromete gravemente los referidos derechos fundamentales de la población, o parte de ella, en forma cierta.
4. Un punto intermedio entre la prohibición del ejercicio de la huelga en determinados servicios catalogados arbitrariamente como esenciales -por el Legislador-; y el goce de los derechos de las personas de especial protección; puede ser la prestación mínima del servicio. Ello supone que, se permita el derecho de huelga en el respectivo servicios

público, en aras de lograr las reivindicaciones laborales solicitadas el empleador, de manera forzosa; pero que, al mismo tiempo, los huelguistas presten el servicio público, en una escala mínima, de tal forma que garantice los derechos de aquella parte de la población sujeta a cuidado especial, verbigracia, los niños y personas de tercera edad; en eventos en los cuales sus derechos vitales puedan verse urgidos del servicio bajo huelga.

5. Los Convenios 87 y 98 de la OIT, ratificados por Colombia, hacen parte del Bloque de Constitucionalidad en *strictu sensu*, al igual que las Recomendaciones y Principios emanados de los Órganos de Control de la OIT, una vez aprobados por el Consejo de Administración de ese Organismo Internacional; y la interpretación de los mismos -para efectos de garantizar el derecho de huelga, y, por ende, las reivindicaciones laborales del caso-, han sido labor de los Órganos de Control de la OIT, constituyéndose en *res interpretata* obligatoria para los Estados.
6. Las Recomendaciones y Principios emanados de los Órganos de Control de la OIT, una vez aprobados por el Consejo de Administración de ese Organismo Internacional, son vinculantes para los Estados que ratificaron los Convenios 87 y 98 de la OIT. Al interior de ellas, se halla contenido el mandato para el Estado Colombiano, de flexibilizar los lineamientos que permitan el ejercicio del derecho de huelga, a los trabajadores que prestan el servicio público de transporte aéreo; compensando los intereses en litigio, con la prestación de un servicio mínimo de transporte.
7. La calidad de servicio público esencial que el ordenamiento nacional le concedió al transporte aéreo en Colombia, contraviene los criterios previstos por de la OIT; en mengua del derecho de huelga. Ello por cuanto aún, no se presenta un ajuste real de los criterios plasmados al interior de nuestro ordenamiento, para determinar el status de esencialidad de un servicio público; como lo previsto para el mismo fin, por los Órganos de Control de la OIT.

## REFERENCIAS

- Baylos Grau, A. (1988). *Derecho de huelga y servicios esenciales*. 2ª ed. Madrid: Tecnos S.A.
- Becerra, J. (2014). *El principio de libertad en el derecho espacial*. Bogotá: Editorial Universidad Católica de Colombia.
- Bello Núñez, D. P. (2018). *La huelga de Pilotos comerciales en Colombia. Desafíos y oportunidades para la industria aérea en materia jurídica*. (Tesis de especialización, Universidad Militar Nueva Granada). Recuperado de: <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/17591/BelloNu%C3%B1ezDanielaPaola2018.pdf?sequence=3&isAllowed=y>.
- CEPAL. (2015). Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Recuperado de: [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/38921/S1500816\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/38921/S1500816_es.pdf)
- Confederación Sindical de Trabajadores y Trabajadoras de las Américas. (2016). *Panorama laboral normativo en materia de libertad sindical y negociación colectiva en América Latina y el Caribe*. Sao Paulo. Pigma.
- Díaz Olariaga, O. (2016). *Análisis del desarrollo reciente del transporte aéreo en Colombia*. *Revista transporte y territorio*, 14(1), pp. 122-143. Recuperado de: <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/2432>
- Echeverry Uruburu, A. (2013). *La noción de servicio público y el Estado Social de Derecho. El caso colombiano*. *Novum Jus*, 7(2), pp. 111–127. Recuperado de: [https://editorial.ucatolica.edu.co/ojsucatonica/revistas\\_ucatonica/index.php/.../676](https://editorial.ucatolica.edu.co/ojsucatonica/revistas_ucatonica/index.php/.../676)
- Escuela Nacional Sindical. (2018). *Obstáculos para el ejercicio del derecho a la huelga en Colombia*. Recuperado de: <http://calcolombia.co/wp->

<content/uploads/2019/01/Obst%C3%A1culos-para-el-ejercicio-del-Derecho-a-la-Huelga-en-Colombia.pdf>.

Gernigon, B., Odero, A., y Guido, H. (1998). *Principios de la OIT sobre el derecho de huelga*. Ginebra: Oficina Internacional del Trabajo.

Maldonado Gómez, T. (2010). *La noción de servicio público, a partir de la concepción del Estado Social de Derecho. Actualidad Jurídica (1)* pp. 54 – 62. Recuperado de: <https://www.uninorte.edu.co/documents/4368250/0/La+noci%C3%B3n+servicio+publico+concepci%C3%B3n+Estado+Social+de+derecho/2456ba68-9191-4662-885f-c4c1dda75ac4?version=1.1>.

Oficina Internacional del Trabajo. (1994). *Conferencia Internacional del Trabajo. 81a reunión. Libertad sindical y negociación colectiva*. Ginebra: Oficina Internacional del Trabajo.

Oficina Internacional del Trabajo. (2006). *Libertad sindical: recopilación de decisiones y principios del Comité de Libertad Sindical del Consejo de Administración de la OIT*. 5a ed. Ginebra: Oficina Internacional del Trabajo.

Oficina Internacional del Trabajo. (2012). *Conferencia Internacional del Trabajo. 101a reunión. Informe de la comisión de expertos en la aplicación de convenios y recomendaciones*. Ginebra: Oficina Internacional del Trabajo.

Oficina Internacional del Trabajo. (2013). *Aplicación de las normas internacionales del trabajo. Informe de la comisión de expertos en la aplicación de convenios y recomendaciones*. Ginebra: Oficina Internacional del Trabajo.

Ostau de Lafont de León, F. R. y Niño Chavarro, L. A. (2010). Aplicación de los Convenios de la OIT en materia de derecho de asociación sindical y negociación colectiva en las decisiones de los jueces laborales en Colombia. *Prolegómenos. Derechos y Valores*, 10(2) pp.162-178. Recuperado de: [www.redalyc.org/pdf/876/87617274010.pdf](http://www.redalyc.org/pdf/876/87617274010.pdf)

- Ostau de Lafont de León, F. R. y Niño Chavarro, L. A. (2011). El carácter vinculante de las recomendaciones del comité de libertad sindical en el contexto jurídico colombiano. *Verba Iuris*, (1) pp. 41 – 61. Recuperado de: <https://revistas.unilibre.edu.co/index.php/verbaiuris/article/view/2187/1663>
- Ostau de Lafont de León, F. R., y Niño Chavarro, L. A. (2014). El servicio público esencial y derecho de huelga en Colombia. (Convenios 87 y 98 de la OIT). *Novum jus*, 8(1), pp. 39-59. Recuperado de: [https://editorial.ucatolica.edu.co/ojsucatolica/revistas\\_ucatolica/index.php/Juridica/article/view/648](https://editorial.ucatolica.edu.co/ojsucatolica/revistas_ucatolica/index.php/Juridica/article/view/648)
- Ostau de Lafont de León, F. R. (2017). *La libertad sindical en el mundo del trabajo en Colombia*. Bogotá: Editorial Universidad Católica de Colombia.
- Ostau de Lafont de León, F. R., Niño-Chavarro, L. A., Almeida, G. V., León, I. P., Lizarazo, G., Reyes Beltrán, P. I., y Huffintong Rodríguez, R. A. (2018). *Trabajo, Desarrollo y justicia social: cien años de la OIT*. Bogotá: Editorial Universidad Católica de Colombia.
- Puentes Valencia, L. D. (2010). ¿Transporte aéreo, un servicio público esencial? (Tesis de Especialización, Universidad Santo Tomás). Recuperado de: <https://repository.usta.edu.co/bitstream/handle/11634/13506/2018laurapuentes.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.
- Pupo Rojas, C. (2018). Reflexiones sobre la jornada laboral de los operadores aéreos en Colombia. (Tesis de pregrado, Universidad Católica de Colombia). Recuperado de: <https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/18401/1/Reflexiones%20sobre%20la%20jornada%20laboral%20de%20los%20operadores%20a%C3%A9reos%20en%20Colombia.pdf>.
- Ripe Vargas, D. A. (2018). Corte Suprema de Justicia Vs la huelga de la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles (ACDAC) 2017. Análisis de sentencias C 033 del 2014 y T 987 de

2012. (Tesis de pregrado, Universidad Católica de Colombia). Recuperado de: <https://repository.ucatolica.edu.co/.../Corte%20Suprema%20de%20Justicia%20Vs%20...>
- Salamanca Fernández, P. (1986). *Los servicios públicos como limitante del derecho de huelga*. (Tesis de pregrado). Universidad Externado, Bogotá D.C., Colombia.
- Tovar González, A. F. (2018). La aviación y el servicio público esencial. (Tesis de especialización, Universidad Militar Nueva Granada). Recuperado de: <https://repository.unimilitar.edu.co/.../TovarGonzálezAndrésFernando2018.pdf?...1...>
- Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. (2018). Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – RAC 211 – Gestión de tránsito aéreo. Bogotá D.C.: Oficina de Transporte aéreo. Grupo de normas aeronáuticas.
- Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. (2019). Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – RAC 1 – Cuestiones preliminares, disposiciones iniciales, definiciones y abreviaturas. Bogotá D.C.: Oficina de Transporte aéreo. Grupo de normas aeronáuticas.
- Urrutia Montoya, M., Rodríguez Franco, D., Rodríguez Garavito, C., y Sánchez Oviedo, J. (2010). *Reforma de derechos sindicales y desarrollo*. Bogotá: Editorial Universidad de los Andes.

## **JURISPRUDENCIALES**

### **Corte Constitucional de Colombia**

- Corte Constitucional, Sala Segunda de Revisión. (1992). Sentencia T-540 de 24 de septiembre, M.P.: Eduardo Cifuentes Muñoz.
- Corte Constitucional. Sala Plena. (1994). Sentencia C-473 de 27 de octubre, M.P.: Alejandro Martínez Caballero.

Corte Constitucional. Sala Plena. (1995). Sentencia C-450 de 04 de octubre, M.P.: Antonio Barrera Carbonell.

Corte Constitucional, Sala Cuarta de Revisión. (1999). Sentencia T-568 de 10 de agosto, M.P.: Carlos Gaviria Díaz.

Corte Constitucional, Sala Quinta de Revisión. (2011). Sentencia T-171 de 14 de marzo, M.P.: Jorge Iván Palacio.

Corte Constitucional. Sala Plena. (2012). Sentencia C-122 de 22 de febrero, M.P.: Jorge Ignacio Pretelt Chaljub.

Corte Constitucional. Sala Plena. (2014). Sentencia C-033 de 29 de enero, M.P.: Nilson Pinilla.

Corte Constitucional. Sala Plena. (2008). Sentencia C-691 de 09 de Julio, M.P.: Manuel José Cepeda Espinosa.

### **Corte Suprema de Justicia**

Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Laboral. (2009). Radicado N° 40428 de 03 de junio, M.P.: Luis Javier Osorio López.

Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Laboral. (2017). Sentencia SL 20094-201, Radicado N° 79047 de 29 de noviembre, M.P.: Rigoberto Echeverry Bueno.