



RÉGIMEN LABORAL DE LAS TRIPULACIONES DE VUELO - ¿INTERÉS INDIVIDUAL
O PARÁMETRO DE SEGURIDAD COLECTIVO?

ANDREA MARIA RUBIO GARCIA

ENSAYO

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

ESPECIALIZACIÓN EN ADMINISTRACIÓN AERONÁUTICA

BOGOTÁ D.C.

2013

RÉGIMEN LABORAL DE LAS TRIPULACIONES DE VUELO-¿INTERÉS INDIVIDUAL O
PARÁMETRO DE SEGURIDAD COLECTIVO?

ANDREA MARIA RUBIO GARCIA

ENSAYO

PATRICIA CARREÑO

ASESORA SEMINARIO DE GRADO

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

ESPECIALIZACIÓN EN ADMINISTRACIÓN AERONÁUTICA

BOGOTÁ D.C.

2013

TABLA DE CONTENIDO

RESUMEN	4
ABSTRACT.....	4
KEY WORDS.....	5
INTRODUCCIÓN	6
• Como afecta la inclusión del régimen laboral de las tripulaciones en las operaciones aéreas.....	7
• Beneficios obtenidos por las tripulaciones al tener un régimen laboral especial, y.....	7
RÉGIMEN LABORAL DE LAS TRIPULACIONES DE VUELO - ¿INTERÉS INDIVIDUAL O PARÁMETROS DE SEGURIDAD COLECTIVO?.....	9
Como afecta la inclusión del régimen laboral de las tripulaciones en las operaciones aéreas.....	12
Beneficios obtenidos por las tripulaciones al tener un régimen laboral especial.....	18
Comparativo con las normas aeronáuticas latinoamericanas.....	23
CONCLUSIONES	26
REFLEXIÓN	28
Siendo cierto que la industria aeronáutica es un medio de transporte considerado como esencial, también cabe resalta que es uno de los más costosos tanto para los operadores como para los pasajeros, no solo en nuestro país sino a nivel mundial.....	28
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	29

RESUMEN

La Aeronáutica Civil de Colombia en los Reglamentos Aeronáuticos establece los tiempos de vuelo, tiempos de servicio, tiempos de descanso y días libres para el personal que cumple funciones propias de vuelo como lo son los pilotos, copilotos, auxiliares de vuelo y despachadores.

El gremio pilotos y copilotos argumenta que debido a la importancia de las funciones que ellos desempeñan deben ser incluidos en el Código Sustantivo del Trabajo, lo cual cambiaría drásticamente las condiciones laborales de las tripulaciones, generando la contratación de más tripulantes para cumplir los itinerarios establecidos por las compañías, es así que desde el punto de vista laboral generaría más contrataciones, es decir generación de empleo. Pero al mismo tiempo incrementaría los costos operacionales para las empresas de aviación lo que puede conllevar a la reducción de itinerarios, aumento en las tarifas, reducción en los niveles de seguridad o porque no el cierre de estas empresas.

ABSTRACT

Colombia's aviation regulations established inflight times, service times, rest periods and days off for staff who meet flight functions such as pilots, co-pilots, flight attendants and dispatchers.

The pilots and co-pilots union argued that due to the importance of their roles, it should be included in the Código Sustantivo del Trabajo, which drastically changes crews working conditions, which leads to hire more crews to meet established itineraries by companies, is so from the standpoint of labor contracts ie generate more employment generation. But at the same time increase operational costs for aviation companies which can lead to reduced schedules, increased rates, reduced safety levels or even the closure of these companies.

PALABRAS CLAVE

Tiempos de servicio, tiempo de vuelo, tiempo de descanso, Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, Código Sustantivo del Trabajo, asignación, sector, horas extras, jornada laboral, sindicato.

KEY WORDS

Duty time, flight time, time off, Colombia Aeronautical Rules, Substantive code working, assignment, sector, overtime, workday, trade union.

INTRODUCCIÓN

Si, en verdad es cierto que en Colombia el medio aeronáutico está regulado por las normas emitidas por la aeronáutica civil, cabe destacar que las actividades realizadas por el personal que cumple trabajos propios de vuelo no se encuentran regidos en el Código Sustantivo de Trabajo, lo cual genera inconformismos dentro del gremio de las tripulaciones de vuelo, quienes aseguran que al estar regulados por la autoridad aeronáutica, no se cumple los parámetros de seguridad exigidos para la labor que desempeñan.

En Colombia las actividades aéreas en la última década han tenido un gran crecimiento, lo cual ha contribuido notablemente con el progreso y desarrollo del país, generado la necesidad de muchos tripulantes de vuelo para cubrir las necesidades del sector. Aun que la profesión de pilotos y copilotos se encuentran catalogadas como educación no formal, en los últimos años debido al auge que se ha presentado en el medio aeronáutico, muchas personas lo han tomado como una alternativa respecto a su desarrollo profesional debido a los grandes beneficios otorgados, al estatus adquirido al pertenecer a este gremio y a las grandes cifras obtenidas como remuneración.

Los tripulantes de vuelo cuentan con privilegios que no están establecidos ni en el Reglamento Aeronáutico de Colombia RAC ni en el Código Sustantivo del Trabajo, siendo estos otorgados por las compañías aéreas para brindar a sus tripulaciones confort y seguridad, invirtiendo en ello grandes sumas de dinero, pero aun así se presentan inconformismo por medio de los citados, argumentando que las jornadas laborales son mayores a lo establecido en el régimen laboral colombiano, generando con esto la fatiga de las tripulaciones lo cual conlleva a que los factores de inseguridad durante los vuelos incrementen, pudiendo desencadenar esto en incidentes o accidentes de aviación.

Debido a los inconformismos presentados el gremio de pilotos y copilotos, recurren frecuentemente a los sindicatos gremiales, los cuales buscan que las aerolíneas y la autoridad aeronáutica conceda más beneficios y prebendas a favor de sus afiliados, argumentando que los trabajos desempeñados por sus afiliados obedecen a trabajos de alto riesgo, por lo cual deben tener un régimen especial acompañado de grandes privilegios que compense los daños sufridos por el cumplimiento de su labor.

En el mes de Julio de 2012, el Senador Juan Manuel Galán con la colaboración de la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles ACDAC presentó el proyecto de ley “Por el cual se adiciona al Código Sustantivo del Trabajo normas especiales para las tripulaciones de vuelo” este proyecto de ley está compuesto por 37 artículos divididos en 3 secciones: Contrato de Trabajo con Tripulaciones de Vuelo, Disposiciones Particulares para los Contratos y Otras Disposiciones. Argumentando en este que las normas establecidas en los R.A.C. generaban factores inseguros para las tripulaciones, los pasajeros y la propia aeronave, al presentarse fenómenos de fatiga y cansancio por las largas jornadas laborales.

Al analizar el proyecto de Ley surge la siguiente pregunta *Régimen laboral de las tripulaciones de vuelo - ¿interés individual o parámetros de seguridad colectivo?*, para dar respuesta a este interrogante se planteará a lo largo de este ensayo las tres siguientes consideraciones de investigación y análisis.

- Como afecta la inclusión del régimen laboral de las tripulaciones en las operaciones aéreas
- Beneficios obtenidos por las tripulaciones al tener un régimen laboral especial, y
- Comparativo con las normas aeronáuticas latinoamericanas.

Lo anterior con el fin de establecer realmente el interés dentro del sector aeronáutico y así mismo su impacto para la industria desde el punto de vista económico debido a que **su implantación representaría incrementos considerables en los costos de entrenamiento y**

nomina para las empresas aéreas debido a que se aumentaría la planta de personal de Tripulaciones de vuelo requeridas para cumplir con las operaciones aéreas dentro de los parámetros que establecería el régimen laboral.

RÉGIMEN LABORAL DE LAS TRIPULACIONES DE VUELO - ¿INTERÉS INDIVIDUAL O PARÁMETROS DE SEGURIDAD COLECTIVO?

El transporte aéreo es un servicio Público esencial, estratégico para el desarrollo económico y social de Colombia, integrador de nuestro país y tradicionalmente impulsado por el capital privado Anónimo

Si bien es cierto el sector aeronáutico está enmarcado dentro de las normas establecidas por el Código de Comercio libro quinto, segunda parte - “de la aviación”, en el cual atribuye al Departamento Administrativo De Aeronáutica Civil, hoy denominado Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil, las funciones para regir y regular las actividades aéreas en el territorio colombiano, mediante la expedición de los Reglamentos Aeronáuticos De Colombia R.A.C. según lo establecido en el artículo 1782.

Los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia RAC, son expedidos por el Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil en uso de las facultades conferidas en los Artículos 47 y 48 de la Ley 105 de 1993, Artículo 5º Numerales 5 y 10, 8º Numeral 3 del Decreto 2724 de 1993, Artículo 68 de Ley 336 de 1996 y Artículo 1782 del Código de Comercio. El RAC se expide por medio de la Resolución No. 2050 de 1974 y desde entonces ha sido objeto de múltiples reformas que recogen en su contexto las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional "OACI" y que son aplicables en el campo interno.

Colombia en 1947 ratificó su aceptación al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, suscrito el 7 de diciembre de 1944 en Chicago, más conocido como convenio de Chicago, que dio origen a la Organización de aviación civil internacional OACI, de la cual Colombia es miembro y por consiguiente debe dar cumplimiento a lo establecido en los 18 anexos emitidos por dicha organización, reflejándose estos en los Reglamentos Aeronáuticos De Colombia, sin embargo se observan vacíos que se prestan para la interpretación del usuario (aerolíneas, tripulaciones de vuelo y pasajeros) conforme a sus intereses particulares y/o colectivos lo cual desencadena ambigüedad y genera problemática al momento de aplicar la norma.

Dentro de estos reglamentos aeronáuticos se establece normas para la navegación, aeronavegabilidad, operaciones de aeronaves, protocolos de seguridad, principios de meteorología, expedición de licencias e incluso los tiempos de servicio, vuelo y descanso de los tripulantes de vuelo.

El señalamiento de tiempos de vuelo, servicio y descanso ha sido regulado por la autoridad aeronáutica colombiana no desde ahora, sino que viene siendo materia de reglamentación desde **1960**.

Lo anterior, debido a que el Decreto 2058 de 1951, sustrajo al ámbito del derecho laboral ordinario y del Código Sustantivo del Trabajo lo concerniente a la jornada de trabajo de los tripulantes y radio operadores, asignando a la autoridad aeronáutica la competencia para su reglamentación, a través de los Reglamentos Aeronáuticos, habida cuenta de sus especiales condiciones de desempeño.

Siendo así el entonces Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil expidió la **Resolución 123 de 1960**. De ahí en adelante, el régimen de tiempos de vuelo, servicio y descanso de los aviadores civiles ha sido modificado sistemáticamente para hacerlo más exigente o más flexible a medida que la tecnología aeronáutica iba evolucionando en uno u otro sentido. Rivera. Edgar. (sf), disponible http://portal.aerocivil.gov.co/portal/pls/portal/!PORTAL.wwwpob_page.show?_docname=6980375.PDF

Por lo anterior es esta atribución concedida a la Aeronáutica Civil para regular la jornada laboral lo que ha generado inconformismo por parte de las tripulaciones de vuelo en Colombia, por ende se crea dentro del gremio de Pilotos y copilotos la necesidad de plantear con apoyo del sector político un proyecto de Ley que establezca régimen laboral para tripulaciones de vuelo, modificando lo que hoy en día está contemplado por la Aeronáutica Civil y el Ministerio de Transporte.

Planteada la anterior problemática se efectuará un análisis partiendo de la investigación que integra los factores que interactúan para definir los pro y contra que se presentarían a la aprobación de un proyecto de Ley enmarcado en el régimen laboral de las Tripulaciones de Vuelo, el cual como se indicó busca un interés colectivo garantizando la seguridad en vuelo, sin embargo impacta los costos, el crecimiento del sector aeronáutico y posiblemente la misma seguridad en la operación aérea, este análisis llevará a lograr establecer si el Régimen laboral de

las tripulaciones de vuelo – es un interés individual es decir una minoría del sector aeronáutico o por lo contrario es un conjunto de parámetros de seguridad colectivo?.

Para aclarar un poco los conceptos se toman las definiciones de tres términos esenciales dados en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia RAC, los cuales darán claridad y serán usados durante el desarrollo de este ensayo

Se define como tiempo de vuelo el tiempo transcurrido desde el momento en que el avión empieza a moverse por cualquier medio con el propósito de despegar, hasta el momento en que se detiene al finalizar el vuelo. El tiempo de vuelo es sinónimo << cuña a cuña>>.RAC parte 4 numeral 4.17.1.2 Pag.423

Según el numeral 4.17.1.7 el Tiempo de servicio es Todo período de tiempo durante el cual el tripulante se halle a disposición de la empresa. El tiempo de servicio de los tripulantes asignados a un vuelo empieza a contarse una hora y media antes de la iniciación programada de los vuelos internacionales y una hora antes de los vuelos domésticos y se termina de contar al finalizar el vuelo. RAC parte 4 numeral 4.17.1.7 Pag.425

Asignación es la utilización que se hace de un tripulante en actividades propias de la empresa. Las asignaciones pueden ser: vuelo, escuela de entrenamiento, reserva de vuelo, simulador de vuelo, vuelo de entrenamiento. RAC parte 4 numeral 4.17.1.15 Pag.428

Cabe aclarar que la parte cuarta, capítulo diecisiete de los RAC establece muchos más parámetros que usados en conjunto construyen todo un complejo mundo de limitaciones y tiempos a cumplir, todos ellos encaminados a brindar a las tripulaciones de vuelo estándares de seguridad para generar operaciones de vuelo enmarcadas dentro de los lineamiento establecidos por la autoridad competente en la materia.

Como afecta la inclusión del régimen laboral de las tripulaciones en las operaciones aéreas

El gremio de pilotos y copilotos con la ayuda del señor Senador de la Republica Juan Manuel Galán, plantean mediante el proyecto de ley efectuar una serie de modificaciones a los conceptos de Limitaciones de tiempo de vuelo, descanso y servicio que hoy en día se encuentran establecidos en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia parte cuarta - capitulo diecisiete, además se soporta a través del decreto 2742 de 2008 emitido por el Ministerio de Transporte, ahora bien de acuerdo a la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles ACDAC, dichas reglamentaciones tienen una serie de vacíos normativos generando ambigüedad e interpretación errónea de la norma, con lo cual se pretende acabar a través del proyecto presentado por el Senador Galán. Sin embargo al realizar el respectivo análisis del proyecto de ley se evidencia igualmente ambigüedades que generan interpretaciones equivocadas del proyecto de ley.

El argumento que presenta el senador Galán, es que el proyecto busca ofrecer un mayor estándar de seguridad y competitividad del sector aéreo colombiano, al incluir el trabajo desempeñado por las tripulaciones de vuelo dentro del Código Sustantivo del Trabajo. Sin embargo el proyecto ha generado controversia dentro del sector aeronáutico, debido a que si bien es cierto genera bienestar a las tripulaciones de vuelo, su implantación representaría incrementos considerables en los costos de entrenamiento y nomina para las empresas aéreas.

Lo anterior debido a que hoy en día las tripulaciones deben estar al servicio de las empresas aproximadamente 12 horas de las cuales en promedio 8 horas son de vuelo, en el mes pueden volar hasta 90 horas, por lo cual la empresa reconoce un sueldo básico mas una prima de vuelo de acuerdo a las horas de vuelo efectuadas, o un sueldo integral donde se paga un monto determinado sin importar el número de horas voladas, claro está sin exceder las permitidas.

Adicionalmente se realiza el pago de viáticos, los cuales se otorgan cuando las tripulaciones pernoctan fuera de la su base de residencia, se concede el servicio de transporte terrestre (casa- aeropuerto-casa), el alojamiento en hoteles que por lo general son de cuatro o más estrellas de calificación y la alimentación correspondiente, siendo estos gastos asumidos en su

totalidad por las aerolíneas y es considerado como un bienestar concedido a las tripulaciones dado que no está establecido que deba realizarse.

Ahora bien de aprobarse el proyecto de ley a las tripulaciones de vuelo se les debe garantizar las condiciones antes citadas pero en lugar de volar 90 horas solo pueden volar hasta 75 horas mensuales, estar a disposición de la empresa 8:00 horas, si se requiere un tiempo mayor se debe reconocer horas extras las cuales no podrá ser mayor a dos horas diarias, adicional a la prima de vuelo. Incrementando así los costos de nomina que a su vez incrementara los costos operacionales y que finalmente se verá reflejado en el precio de los tiquetes aéreos.

Adicional ha esto según lo expuesto en los siguientes artículos genera confusión en los términos o definiciones planteadas como se observa a continuación:

“Artículo 5. Jornada Laboral. La duración de la jornada máxima legal ordinaria de trabajo de los tripulantes será de ocho (8) horas diarias, las horas adicionales se consideran horas extras.” Galán, proyecto de ley 2013.

“Artículo 9. Jornada laboral en vuelo: De conformidad con lo dispuesto en el artículo 5 anterior ningún tripulante sea efectivo o de relevo podrá exceder en caso alguno ocho (8) horas de jornada de vuelo continuas o discontinuas en cumplimiento de sus obligaciones para la operación de la aeronave dentro de la jornada laboral ordinaria.” Galán Juan, 2013 “proyecto de ley por el cual se adicional al Código Sustantivo del Trabajo con normas especiales para las tripulaciones de vuelo y se dictan otras disposiciones” .Galán, proyecto de ley 2013.

Es decir las tripulaciones volarían menos, prestarían menos tiempo de servicio y descansarían mas, por ende se requiere que el factor de tripulaciones de vuelo necesarias para cumplir los itinerarios de las compañías sean incrementados generando la necesidad de contratar más personal, es decir ampliar las plantas de Tripulaciones de vuelo, lo cual demanda aumento en los costos de contratación y de entrenamiento para dicho personal, adicional de los costos que se deben cancelar por concepto de horas extras.

Adicional a esto el gremio de tripulaciones de vuelo han mostrado inconformismo con lo establecido en los RAC respecto al tiempo de vuelo ya que ellos dicen se debe contar desde el momento en que la aeronave cierra sus puertas con el propósito de despegar hasta que se detenga el sistema propulsor y la puerta del avión se abra de nuevo (Galán, proyecto de ley 2013). Así

pues, las aerolíneas deberían asumir las demoras generadas por causas externas a ellas como lo son la meteorología, el control de tráfico aéreo ATC y las congestiones en pista, calles de rodaje y posiciones de parqueo generadas por deficiencias en las infraestructuras aeroportuarias, lo que representa para las empresas mayor consumo de combustible, aumento en los costos de derechos aeroportuarios y el consumo o utilización de horas de vuelo y servicio diarias disponibles de sus tripulantes.

Había citado ya la descripción de tiempo de servicio, pero cabe aclarar que el hecho que se presenten demoras internas o externas no implica que este se detenga, es decir ninguna de estas causas genera que el tiempo de servicio pare de contar, dado que esto solo sucede hasta que el tripulante es relevada de sus funciones o cuando ha cumplido el tiempo permitido por día.

Un claro ejemplo de esto es el aeropuerto Eldorado de Bogotá, el cual debido a las deficiencias en la infraestructura aeroportuaria y al número de operaciones aéreas que maneja, causa grandes congestiones durante el día motivo que genera incumplimiento de los vuelos, es decir, en muchas ocasiones las aeronaves, sus tripulaciones y pasajeros se encuentran listos para cumplir sus vuelo de itinerarios, pero debido a las congestiones en las pistas de aterrizaje, calles de rodaje o sitios de parqueo, la salida del vuelo se puede demorar hasta de 45 min desencadenando demoras en las demás operaciones programadas por la aerolínea, adicional al malestar en los pasajeros quienes atribuyen dichas causas a la aerolínea.

En ese orden de ideas y en virtud de la normatividad vigente que se encuentra consignada en el Reglamento Aeronáutico Colombiano, el cual es expedido por el Director General de la Aeronáutica Civil mediante acto administrativo, hoy debemos tener dentro de la nómina del personal de Tripulaciones de Vuelo, debido a que el factor de tripulación requerida aumentaría.

Para ilustra mejor el incremento de los costos acudimos al siguiente ejemplo conforme a los costos en promedio que hoy en día maneja una aerolínea.

Partimos del personal requerido para lo cual se define un factor de tripulación en este caso el factor estará alrededor de un 5.0 tripulantes por cada aeronave conforme a los estándares de la

industria. Sin embargo, en caso de que la pretendida norma sea aprobada, mediante la cual se le reducen los tiempos de vuelo (horario laboral) a los pilotos y copilotos, se debería aumentar una tripulación por cada avión, lo cual equivaldría a tener que contratar Pilotos y Copilotos adicionales, que le representarían a una aerolínea los siguientes costos por año, por concepto de salarios y entrenamiento inicial discriminados así:

COSTOS DE NOMINA				
CARGO	Costos por cada Piloto y Copiloto	Pilotos Requeridos	Costo Total por los Pilotos y Copilotos requeridos	
	Costos Nomina (Mes)		Costos Nomina (Mes)	Costos Nomina (Anual)
COPILOTO	\$ 5,000,000	20	\$ 100,000,000	\$ 1,200,000,000
PILOTO	\$ 9,000,000	20	\$ 180,000,000	\$ 2,160,000,000
TOTAL	\$ 14,000,000	40	\$ 280,000,000	\$ 3,360,000,000

Tabla 1. Costos de nomina información tomada de: archivos de SATENA 2013

COSTOS DE ENTRENAMIENTO			
CARGO	Costos por cada Piloto y Copiloto	Pilotos Requeridos	Costo Total por los Pilotos y Copilotos requeridos
	Costos Entrenamiento (Año)		Costos Entrenamiento (Anual)
PILOTO	\$ 32,380,502	20	\$ 647,610,040
COPILOTO	\$ 32,380,502	20	\$ 647,610,040
TOTAL	\$ 64,761,004	40	\$ 1,295,220,080

Tabla 2. Costos de entrenamiento. Información tomada de: archivos de SATENA 2013

CONCEPTO	VALOR
Costos de entrenamiento (anual)	\$1.295.220,080
Costos de nomina (anual)	\$3.360.000.000
TOTAL	\$4.655.220.080

Tabla No.3 total costos. Información tomada de: archivos de SATENA 2013

Ahora, si bien es cierto el sector aeronáutico no debe escatimar en costos cuando se trata de seguridad, pero como lograr un equilibrio entre lo invertido Vs. lo obtenido sin afectar el crecimiento que en la última década se ha evidenciado en la industria aeronáutica.

Teniendo como precedente las condiciones descritas anteriormente cabe resaltar que las repercusiones ocasionadas a las aerolíneas por el simple hecho de cambiar el tiempo de servicio de los tripulantes se vería reflejado inicialmente en el incumplimiento de los itinerarios y en el aumento de los costos operacionales debido a que sería inevitable la contratación de tripulaciones de vuelo para así cumplir los vuelos establecidos.

Por otra parte si el proyecto de ley “por el cual se adicional al Código Sustantivo del Trabajo con normas especiales para las tripulaciones de vuelo y se dictan otras disposiciones” pretende según el Senador Galán, que Colombia sea un punto estratégico dentro de la región y con la apertura de nuevas políticas aéreas, cielos abiertos y la evolución del mercado de transporte aéreo comercial internacional, quizás el artículo 4 del proyecto vaya en contravía de esta ponencia, ya que en este se cita lo siguiente:

Toda empresa colombiana de aviación y las que se establezcan en Colombia debe ocupar tanto tripulación de cabina de mando como tripulación de cabina de pasajeros de nacionalidad colombiana cada una en proporción no inferior al 90%. Esta misma norma se aplica a las empresas extranjeras que tengan establecida agencia, sucursal u operaciones en Colombia, con respecto a los trabajadores adscritos a éstas. En todo caso el Comandante de la aeronave será de nacionalidad colombiana. Galán, proyecto de ley 2013.

Al igual se puede determinar que de ser aprobado e incluido en el Código Sustantivo del Trabajo este artículo, favorecería principalmente al gremio de tripulaciones de vuelo y no a la industria aeronáutica, debido a que Colombia sería menos competitivo y atractivo a la inversión extranjera, lo cual forjaría un impacto negativo al sector económico y turístico del país al tener que cumplir dicho requisito. A nivel internacional con estas restricciones Colombia no sería un país interesante para operar dado que limita las operaciones a personal de nacionalidad colombiana, generando exclusividad cuando se vaya a operar a nuestro país. Lo cual en conclusión dejaría a la nación en una posición excluyente y retrograda ante la comunidad internacional, dado a que aunque debemos proteger y velar por el desarrollo de nuestros profesionales los métodos descritos anteriormente va en contravía del desarrollo económico del país, teniendo en cuenta que el medio aeronáutico es considerado un medio de desarrollo a nivel internacional.

Se puede lograr concluir que este proyecto de ley va encaminado a intereses individuales o gremiales y no a aumentar los estándares y parámetros de seguridad del sector aeronáutico, y aun más dentro de un gremio que hoy en día goza de tantos privilegios los cuales permite garantizar en alguna medida una buena calidad de vida, así mismo, representa factores salariales altos dentro de la industria.

Beneficios obtenidos por las tripulaciones al tener un régimen laboral especial

Anteriormente se analizo en gran parte las implicaciones que tendrían para las aerolíneas la modificación e implementación en el Código Sustantivo del Trabajo las normas especiales aplicables a las tripulaciones de vuelo. Ahora se analizara los beneficios o efectos que esto generaría al gremio de pilotos y copilotos.

Los cambios propuestos por el senador Galán, con la participación del sindicato de pilotos ACDAC y del gremio en general buscan garantizar que los beneficios hoy brindados por las aerolíneas sean de obligatorio cumplimiento para estas y además que sean estandarizados a nivel de la industria aeronáutica, es decir, no se debería percibir diferencia alguna entre las compañías, adicional a esto y tal vez como eje principal se establecen ajustes a las limitaciones y tiempos de tripulaciones instituidos por la autoridad aeronáutica colombiana, todo esto argumentado en aumentar los niveles de seguridad que pueden verse vulnerados debido a la fatiga generada en el cumplimiento de las funciones realizadas por los tripulantes .

Pero hay que añadir algo más a este tema, al otorgar estos beneficios a las tripulaciones de vuelo durante el periodo que se encuentre a disposición de la compañía, gozaran de privilegios que les permitirán tener prácticamente libre el salario devengado, es decir, los tripulantes durante sus asignaciones de vuelo contarán con transporte, alimentación, hospedaje y viáticos estos dos últimos si se pernocta fuera de su base de residencia.

Conforme a la ponencia del día 30 de Octubre de 2012 para el primer debate al proyecto de ley 178 de 2012 cámara, “por el cual se adiciona al Código Sustantivo del Trabajo con normas especiales para las tripulaciones de vuelo y se dictan otras disposiciones”, presentado por el Doctor Rigo Armando Rosero Alvear, Secretario de la Comisión Séptima Constitucional de la Cámara de Representantes, se expusieron las siguientes consideraciones:

Si se realiza una ley laboral sobre un contrato especial para los tripulantes de vuelo, se reducirá los accidentes de trabajo y las enfermedades profesionales, mejorando la vida de quienes realizan este tipo de actividades laborales.

La actual regulación jurídica es dispersa, sobrepasa los horarios de trabajo dispuestos de modo general en la ley laboral y resulta hoy además inconstitucional su modo de producción y ordenación al amparo de la nueva carta política de 1991, distinta de la legislación laboral de los demás trabajadores colombianos. Por eso la decisión de haber presentado este proyecto, es trascendental para el futuro y mejoramiento de la aviación civil de nuestro país y la evolución de la industria aeronáutica”.

A propósito de lo planteado por el doctor Rosero, cabe destacar que el gremio aeronáutico se siente desprotegido al no tener un régimen laboral definido en el Código Sustantivo del Trabajo y establece que esto genera sobre cargas de trabajo, riesgos profesionales y de salud, generados como consecuencia de la profesión que ejercen. Pero principalmente como consecuencia de las largas jornadas laborales a las que están sometidos según lo establecido por la Aeronáutica Civil en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, lo cual es argumentado por el doctor Rosero como un riesgo dado que aumenta la probabilidad de accidentes, (Rosero, ponencia 2012) “La probabilidad de accidente se duplica cuando el tiempo de trabajo es superior a 10 horas y llega a ser de 5.5 veces cuando sobrepasa las 13 horas”

Evidentemente al reducir la jornada laboral de cualquier actividad se reduce el porcentaje de error en la ejecución de las tareas, sin embargo no es la única razón que permite el aumento en la probabilidad de accidente, se debe garantizar el entrenamiento de las tripulaciones de vuelo, que es quizás el factor más predominante dentro de cualquier investigación de incidentes y accidentes que se presentan en la industria aérea. Es importante destacar que a diferencia de otras profesiones el personal que cuentan con una licencia otorgada por la autoridad aeronáutica, están obligados a cumplir los requisitos de entrenamientos establecidos por esta, como se describe a continuación:

Todos los pilotos de transporte de línea (PTL - PTH), Pilotos y Copilotos comerciales con habilitación de tipo (PCH-tipo), e Ingenieros de vuelo (IDVA – IDVH), deben efectuar, dos (2) veces dentro de cada período de doce(12) meses calendario, con intervalos no inferiores a cinco (5) meses y no mayores a siete (7), repaso de curso de tierra y entrenamiento de vuelo o simulador, con instructor calificado en el equipo y un chequeo de proeficiencia anual con Piloto o Ingeniero Inspector de la UAEAC ó Examinador Designado ó Piloto o Ingeniero Chequeador, según sea aplicable. RAC, parte segunda numeral 2.2.1.1.4, 2013, disponible: <http://www.aerocivil.gov.co/AAeronautica/Rglamentacion/RAC/Biblioteca%20Indice%20General/PARTE%20%20SEGUNDA%20Personal%20Aeron%C3%A1utico.pdf>

Es notable el entrenamiento impartido al personal de vuelo, el cual asegurar que los tripulantes tienen la capacidad de dominio sobre la aeronave y sobre el manejo de emergencias tanto en tierra como en vuelo. Además es importante resaltar que este entrenamiento es habilitante, es decir es un requisito exigido para que la licencia otorgada por la autoridad aeronáutica tenga validez y pueda así cumplir sus funciones.

Al llegar a este punto es importante destacar que aunque las jornadas de trabajo son mayores a lo establecido en el Código Sustantivo del Trabajo, la Aeronáutica civil establece los tiempos de descanso que deben cumplir las tripulaciones luego de haber cumplido sus funciones de vuelo, es decir, de acuerdo a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, Parte Cuarta numeral 4.17.1.13 Tiempo de Descanso se establece que:

Todos los tripulantes al término de una asignación de vuelo, deben disfrutar de un período de descanso, que comienza a contar desde la terminación del período de servicio cumplido y cuya duración será:

a. En la base de residencia.

- Para vuelos con duración de cuatro (4) horas o menos, diez (10) horas de descanso.
- Para vuelos con duración de ocho (8) horas o menos, doce (12) horas de descanso.
- Para vuelos con duración mayor de ocho (8) horas, el doble de las horas voladas sin exceder de (24) horas de descanso.

b. Fuera de la base de residencia.

- Para vuelos con duración de cuatro (4) horas o menos, diez (10) horas de descanso.
- Para vuelos con duración de nueve horas (9) o menos, doce (12) horas de descanso.
- Para vuelos con duración mayor de (9) horas y no superior a doce (12), dieciocho (18) horas de descanso.

Conforme a lo anteriormente citado se evidencia que hoy en día el tiempo de descanso solo se otorga al término de una asignación de vuelo, es decir es proporcional al tiempo de vuelo efectuado, en esa medida se genera el siguiente interrogatorio, si no se efectúa vuelo pero el tripulante se encuentra en una asignación de NO vuelo, ¿Cuál sería el Tiempo de descanso que se le debe otorgar al terminar dicha asignación? Este es uno de los vacíos que se evidencian en la norma hoy existente, de ahí el inconformismo del gremio de Pilotos y copilotos.

Es indispensable mencionar que este tiempo de descanso no corresponde al tiempo libre al que tiene derecho los tripulante de vuelo que en el caso de pilotos y copilotos equivale a 9 días,

los cuales deben ser dados "... en su base de residencia, distribuidos en tres períodos de dos (2) días consecutivos cada uno y uno de tres (3) días consecutivos, los cuales se podrán acumular" RAC parte cuarta, numeral 4.17.1.17 (pág.429).

Dentro de este engranaje de conceptos es importancia resaltar que la industria aeronáutica está debidamente reglamentada y limitada, lo anterior debido a la gran responsabilidad obtenida en el momento de dirigir una aeronave, adicional a los riesgos que ello representa, los daños y perjuicios que se pueden causar al momento de no cumplir las normas internacionales como lo son los anexos de la OACI y las normas nacionales como el Código de Comercio, libro quinto parte segunda y los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, todos encaminados a establecer lineamientos, teniendo como principal eje rector la seguridad, procurando la eliminación o reducción de actos inseguros o peligrosos que puedan ser causados por la falta de entrenamiento y la fatiga de las tripulaciones, salvaguardado así los intereses de las aerolíneas y sus pasajeros siendo este catalogado como uno de los medios de transporte más seguro y eficientes.

Ya se ha hablado de varios temas sensibles a nivel de normatividad aeronáutica, ahora bien se abarcará el tema de remuneración salarial, el cual es uno de los puntos sensibles y que está directamente ligado al salario base establecido para cada tripulante y el número de horas voladas.

Así pues como se había tratado anteriormente el gremio de tripulaciones de vuelo busca una reducción en las horas de vuelo permitidas por mes, es decir, pasar de 90 horas a 75 horas, pero adicional a esto también requieren que le sean pagas en su totalidad, se hallan volado o no.

Demos una idea de esto, el tripulante tendría derecho al pago total de horas, que para el caso actual son 90, así solo haya volado realmente 10 horas durante el mes, para lo cual viéndolo desde el punto de vista de las aerolínea sería antieconómicos, ya que ello elevaría el factor salarial y prestacional de las mismas, pero viéndolo desde el punto de vista de tripulante de vuelo sería altamente beneficioso, dado que con la reglamentación y el régimen laboral actual, las tripulaciones durante el tiempo de entrenamiento anual requerido para mantener su autonomía y habilitaciones, evidencian un decremento en sus ingresos debido a que están limitados a no cumplir con las 90 horas mensuales permitidas, impactando directamente su remuneración.

Por los motivos expuestos anteriormente, se puede concluir que los beneficios obtenidos por las tripulaciones de vuelo al modificar e incorporar normas al Código Sustantivo del Trabajo permitirían establecer, limitar y definir la jornada laboral y las condiciones especiales que deben otorgar las aerolíneas al personal de Tripulaciones de vuelo, viéndose reflejado principalmente en el factor salarial de estas y no en el factor seguridad para la industria aeronáutica.

Comparativo con las normas aeronáuticas latinoamericanas.

Otro de los argumentos que presenta el Senador Galán y ACDAC es que dicho proyecto se ajusta a una serie de estándares internacionales que rigen la aviación comercial en otros países, lo que le permitiría a nuestro país no sólo contar con un panorama laboral del sector aéreo más reglamentado y seguro, sino competir con eficacia dentro del mercado aéreo mundial. Sin embargo al verificar las limitaciones de tiempo de vuelo, descanso y servicio, de algunos países latinoamericanos y al compararlas con las existentes hoy en día en Colombia se evidencia que las normas establecidas en nuestro país son mucho más flexibles, lo cual permite establecer medidas de seguridad para las operaciones aéreas.

A continuación se presenta el cuadro comparativo entre el Reglamento Aeronáutico de Colombia y otras regulaciones a nivel de Latinoamérica:

PAÍS	TIEMPO DE VUELO	TIEMPO DE SERVICIO	TIEMPO DE DESCANSO	DIAS LIBRES	TRIPULACIÓN REFORZADA
Bolivia	Día 12 H Mes 110 H Trimestre 270 H Año 935 H	200 h	Vuelo/ Descanso 6H - 10H 8H - 12H 10H - 12H 11H - 13H 12H - 14H	Después de 7 días consecutivos 36 de descanso	Es la que complementa a la tripulación simple, sólo se podrá utilizar si existen asientos de descanso para vuelos de más de 12 horas.
Salvador	Día 8 H Mes 100 H Anual 1000 H Nota: en casos excepcionales las horas diarias, semanales o mensuales se podrán incrementar en un 25%, para cumplir los itinerarios, dentro del marco vigente.	Empieza a contar una (1) hora antes al inicio del vuelo o serie de vuelos.	Se contará a la finalización del periodo de servicio anterior, y no será inferior de seis (6) horas ni superior a (8) horas.	Por cada 7 días deben tener un (1) día de descanso.	Es la desarrollada por dos pilotos y un tripulante de mando adicional. Podrán tener 12 horas de vuelo, en 24 h consecutivas. 120 H en el mes 1000 H en el año.

Panamá	8 Horas en 24 H consecutivas. 32 H en 7 días 100 H en 30 días 1000 H 12 meses calendario	16 H horas	V/lo Desc/so 8h 9 h 9h 10h 11h 11h	Por cada periodo de siete (7) días consecutivos se debe conceder 24 H de descanso	1200 H 12 meses calendario, 300 H en 90 días consecutivos 34 H en siete días consecutivos.
Brasil	DIA 11 H AÑO 1000 H MES 100 H TRIMESTRAL 270 H Existe límite trimestral pero los pilotos pueden volar mensualmente 15 H más.	14 H día	Entre 12 H a 15 H de vuelo 16 H de descanso.	Por cada siete días 24 H de descanso semanal.	Jornadas de 15H cuando hay 3 pilotos
Chile	160 H * 12 H día 14 H por día, solo en situaciones contingentes	160 horas	v/lo desc/so 7 H 10 H 8 H 12 H 9 H 13 H 10 H 14 H 11H 15 H 12 H 15 H	Cada cinco (5) días continuos dos (2) días de descanso. Entre seis (6) y diez (10) días cuatro (4) días de descanso.	Máximo hasta 20 H en un lapso de 24 H. El tiempo de descanso es correlativo al de vuelo
Ecuador	AÑO 1000 H MES 100 H Día 8 H – 10 H	Una (1) h antes de cada vuelo y 30 minutos finalizado el mismo	Mínimo 8h fuera de la base El doble de las horas voladas en su base	Después de siete (7) días de servicio se concederá 24 horas de descanso.	Tripulación reforzada 12 H Tripulación de relevo 20 H
Colombia	Día 9 H 15 Días 50 H Mes 90 H	12 H tripulación simple hasta 20 H con tripulación múltiple	Base de Residencia Vuelo Des/can 4H- 10H 8 H - 12 H +8H - El doble de H/Voladas	9 días de descanso En el mes calendario	Tripulación Múltiple estará integrada por dos (2) pilotos, y un (1) copiloto.

			Sin exceder 24H. Fuera Base Residencia V/lo Des/can 4H 10H 9H 12H 9H-12H 18H.		
--	--	--	--	--	--

Tabla No. 4. Comparativo reglamentaciones aéreas de Latinoamérica. Información tomada de: ATAC 2013

Después de establecer este comparativo entre las reglamentaciones o normas aeronáuticas a nivel latinoamericano, cabe destacar que es evidente que Colombia cuenta con una reglamentación encaminada a salvaguardar la seguridad aérea, una muestra clara de ello son las horas de vuelo permitidas por mes, ya que como se evidencia Colombia es quien establece el menor número de horas de vuelo permitidas por mes, lo cual contribuye directamente a contrarrestar los factores de fatiga en las tripulaciones de vuelo.

Ahora bien en cuanto a los días libres se puede destacar que la autoridad aeronáutica colombiana otorga un mayor número de días libres durante el mes a comparación de los demás países relacionados.

Con este sencillo análisis se puede demostrar que, aunque no contamos con un régimen laboral establecido en el Código Sustantivo del Trabajo, la Aeronáutica Civil bajo las condiciones especiales otorgadas, establece claramente las limitantes y tiempos aplicable a las tripulaciones de vuelo, establecidos según los criterios de reducción de fatiga, conllevando así a la realización de operaciones aéreas seguras, situando a Colombia como un país competitivo a nivel internacional.

CONCLUSIONES

La reglamentación Aeronáutica de Colombia establece los lineamientos necesarios para asegurar que las tripulaciones de vuelo cuentan con un régimen laboral que proporciona los tiempos y limitaciones requeridas para que el desarrollo y desempeño de sus funciones se realicen sin presentar fenómenos de fatiga, generando así la prevención de incidentes o accidentes aéreos.

Ahora, si bien es cierto es importante resaltar que esta reglamentación aún cuenta con vacíos normativos los cuales permiten que se presenten ambigüedades y confusiones en su interpretación, al igual que inconformismo por parte de las aerolíneas, tripulantes de vuelo.

Después de ver los diferentes aspectos tratados en la Reglamentación Aeronáutica de Colombia respecto al régimen laboral de las tripulaciones Vs. el proyecto de ley presentado por el senador Galán y la asociación gremial ACDAC, es importante resaltar que si bien es cierto la seguridad es el pilar principal a nivel mundial cuando de temas de aviación se trata y por ello prevalece solo los factores económicos que esta genera, se puede ver que el proyecto de ley va encaminado a mejorar las condiciones laborales y prestacionales de las tripulaciones, pero que en realidad poco aporta a mejorar los niveles de seguridad en la aviación, lo anterior teniendo cuenta que Colombia si cuenta con legislación laboral, la cual es establecida por la autoridad aeronáutica quien a su vez vela y vigila su cumplimiento, contribuyendo en pro de la seguridad.

Además cabe resaltar que la modificación e implementación del proyecto de ley en el Código Sustantivo del Trabajo, a nivel de las aerolíneas generaría la contratación de más tripulaciones para dar cumplimiento a las operaciones aéreas establecidas y a la reglamentación aérea aprobada, incrementando así los costos de entrenamiento y nomina que finalmente se ve reflejado en el costo de los tiquetes, afectando como tal a todas las personas que utilizan este

medio de transporte. Y porque no decirlo, posiblemente frenaría en gran medida el crecimiento que en los últimos años nuestro país ha presentado en el campo aéreo.

Por los argumentos presentados anteriormente se puede concluir que el régimen laboral de las tripulaciones de vuelo propuesto mediante proyecto de ley es un interés particular y no un parámetro de seguridad colectivo.

REFLEXIÓN

Siendo cierto que la industria aeronáutica es un medio de transporte considerado como esencial, también cabe resalta que es uno de los más costosos tanto para los operadores como para los pasajeros, no solo en nuestro país sino a nivel mundial.

Ahora bien las aerolíneas en Colombia, adicional a los costos generados por factores de mantenimiento, comercialización, operaciones y todo lo que abarca la ejecución de los vuelos, otorga a las tripulaciones de vuelo beneficios que no se encuentran estipulados en la reglamentación aeronáutica colombiana, esto con el fin de brindar confort y seguridad a sus tripulantes. Adicional cabe resaltar que la remuneración salarial otorgadas a este personal cataloga a esta profesión como una de las mejores pagas en Colombia.

Pero aun así el gremio establece que no cuentan con las suficientes garantías para las funciones que ellos realizan, por consiguiente se han reunido en asociaciones gremiales que buscan defender sus intereses. Un ejemplo de ello es el proyecto de ley presentado con el senador Galán, junto a la asociación sindical ACDAC, los cuales argumentando factores de seguridad aérea y operacional proponen la inclusión de esta profesión dentro del régimen laboral colombiano, es decir al Código Sustantivo del Trabajo, sustentando con esto la disminución en los tiempos de servicio, vuelo y descanso de las tripulaciones y establecen que los beneficios dados por las aerolíneas deben ser estipulados como obligatorios.

Viéndolo desde el punto de vista de la industria aeronáutica puede ocasionar a corto o mediano plazo la eliminación de las prebendas otorgadas a estos, debido a los altos costos que representa a las compañías, adicional a las nuevas contrataciones que generarían la inclusión de este régimen laboral al Código Sustantivo del Trabajo

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Código de Comercio, Libro quinto parte segunda, artículo 1782, disponible en:
<http://www.atac.aero/contenidos/juridico/juridicos/codigodecomercio.htm>

Galán Juan, 2013 Proyecto de ley “por el cual se adiciona al Código Sustantivo del Trabajo normas especiales para las tripulaciones de vuelo y se dictan otras disposiciones”

Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, parte cuarta, numeral 4.17.1.2,
<http://www.aerocivil.gov.co/AAeronautica/Rrglamentacion/RAC/Biblioteca%20Indice%20General/PARTE%20CUARTA%20-0Normas%20de%20Aeronavegabilidad%20y%20Operaci%C3%B3n%20aeronaves.pdf>

Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, parte cuarta, numeral 4.17.1.7,
<http://www.aerocivil.gov.co/AAeronautica/Rrglamentacion/RAC/Biblioteca%20Indice%20General/PARTE%20CUARTA%20-0Normas%20de%20Aeronavegabilidad%20y%20Operaci%C3%B3n%20aeronaves.pdf>

Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, parte cuarta, numeral 4.17.1.13,
<http://www.aerocivil.gov.co/AAeronautica/Rrglamentacion/RAC/Biblioteca%20Indice%20General/PARTE%20CUARTA%20-0Normas%20de%20Aeronavegabilidad%20y%20Operaci%C3%B3n%20aeronaves.pdf>

Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, parte cuarta, numeral 4.17.1.15,
<http://www.aerocivil.gov.co/AAeronautica/Rrglamentacion/RAC/Biblioteca%20Indice%20General/PARTE%20CUARTA%20-0Normas%20de%20Aeronavegabilidad%20y%20Operaci%C3%B3n%20aeronaves.pdf>

Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, parte cuarta, numeral 4.17.1.17,
<http://www.aerocivil.gov.co/AAeronautica/Rrglamentacion/RAC/Biblioteca%20Indice%20General/PARTE%20CUARTA%20-0Normas%20de%20Aeronavegabilidad%20y%20Operaci%C3%B3n%20aeronaves.pdf>

Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, parte segunda numeral 2.2.1.1.4, 2013, disponible:

<http://www.aerocivil.gov.co/AAeronautica/Rrglamentacion/RAC/Biblioteca%20Indice%20General/PARTE%20%20SEGUNDA%20-Personal%20Aeron%C3%A1utico.pdf>

Rivera Edgar, (sf). Génesis de la resolución 54000/4 y evolución de la normatividad aeronáutica sobre tiempos de vuelo, servicio y descanso de tripulaciones de vuelo en Colombia, disponible en:

http://portal.aerocivil.gov.co/portal/pls/portal/!PORTAL.wwwpob_page.show?_docname=6980375.PDF (sf)

Rosero Alvear, (2012) informe de ponencia para primer debate al proyecto de ley 178 de 2012 cámara, disponible en:

http://servoaspr.imprenta.gov.co:7778/gacetap/gaceta.mostrar_documento?p_tipo=22&p_numero=178&p_consec=34588