



**LEGISLACIÓN LABORAL PARA LAS TRIPULACIONES  
AEROCOMERCIALES, ¿CONTRIBUYE A LA SEGURIDAD AÉREA?**

MARIA XIMENA DAZA VELOSA

ENSAYO FINAL  
UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS  
ESPECIALIZACIÓN EN ADMINISTRACIÓN AERONÁUTICA  
Y AEROESPACIAL

# LEGISLACIÓN LABORAL PARA LAS TRIPULACIONES AEROCOMERCIALES, ¿CONTRIBUYE A LA SEGURIDAD AÉREA



MARIA XIMENA DAZA VELOSA  
ENSAYO FINAL

## LEGISLACIÓN LABORAL PARA LAS TRIPULACIONES AEROCOMERCIALES, ¿CONTRIBUYE A LA SEGURIDAD AÉREA?

*“Una vez que hayas volado, caminarás por la tierra mirando al cielo, donde estuviste y donde tardarás en volver” - Leonardo da Vinci*

El mundo se encuentra en constante cambio debido al rápido avance de la tecnología, y que las personas se han visto en la necesidad de adaptarse a dicho movimiento, sumado al hecho de que el ser humano ha soñado con sobrepasar sus propios límites, lo que ha llevado a que se supere a sí mismo una y otra vez, creando siempre nuevas cosas y mejorando lo ya existente. La industria aérea no es ajena a todo este proceso, ya que los adelantos en los temas de telecomunicaciones, navegación y las facilidades electrónicas han permitido que la aviación experimente un crecimiento sostenido, ya que según cifras consignadas en Edición 2013 de la Revista Seguridad Operacional de la OACI, en el 2010 se realizaron 30.556.513 salidas a nivel mundial, aumentando a 31.177.541 en 2012 (OACI, 2013), esto genera que se preste más atención al tema de la seguridad aérea y los 4 puntos que la integran, la infraestructura, los operadores, los pasajeros y los Trabajadores (Naters, 2014), encontrándose en este último ítem las Tripulaciones de vuelo.

Hablar de la industria del transporte aéreo en general sería realmente extenso, por lo que el presente ensayo se centrará en la legislación que atañe a las tripulaciones aéreas de la parte comercial de la Industria y su incidencia en la seguridad aérea, ya que *“El factor humano es importante en un "80 %" de los accidentes de aviación”* (Artiaga Arredondo & Fajardo Rodriguez, 2010).

# LEGISLACIÓN LABORAL PARA LAS TRIPULACIONES AEROCOMERCIALES, ¿CONTRIBUYE A LA SEGURIDAD AÉREA



MARIA XIMENA DAZA VELOSA  
ENSAYO FINAL

## LAS CIFRAS

La práctica de una actividad como la aviación, es inherentemente riesgosa, asociado a factores como el cansancio o la fatiga, que pueden aumentar la probabilidad de que se presente un incidente o accidente aéreo; al respecto, según el “*Análisis estadístico de Accidentes e Incidentes del Sector Aeronáutico*”, entre 2000 y 2014, ocurrieron 317 incidentes y 64 accidentes aéreos en la aviación comercial, que dejaron un saldo de 4810 muertos (Flight Safety Foundation, 2015). Al realizar el reporte del accidente de uno de aquellos accidentes, The National Transportation Safety Board afirmó que la fatiga en las tripulaciones de vuelo es uno de los mayores riesgos para las operaciones aéreas en todo el mundo, afectando la conciencia situacional y la capacidad de reacción de los tripulantes (National Transportation Safety Board, 2010).

En la misma línea, la Federal Aviation Administration advirtió que los tripulantes pueden sufrir de tres tipos de fatiga, escalafonadas desde las más sencilla hasta la más compleja: la transitoria, que es causada por la limitación del sueño o la prolongación del horario de servicio hasta por 2 días consecutivos; la acumulativa, inducida por, como su nombre lo indica, la acumulación durante varios días seguidos de fatiga transitoria mediante la frecuente restricción del sueño; y por último, la fatiga circadiana, que se refiere a la disminución del rendimiento durante la noche, sobre todo en la madrugada, cuando la persona presenta niveles de sueño entre superficial y profundo (Huerta, Michael- Federal Aviation Administration, 2012).

A nivel nacional, también se han llevado a cabo investigaciones respecto al tema de la importancia del estado de salud de las tripulaciones frente a la seguridad operacional, como el estudio descriptivo transversal, consignado en el artículo “*Prevalencia de factores de riesgo cardiovascular en pilotos de aviación civil en Colombia en el año 2005*”, donde se tomaron como muestra 614 historias clínicas, correspondientes a igual número de

# LEGISLACIÓN LABORAL PARA LAS TRIPULACIONES AEROCOMERCIALES, ¿CONTRIBUYE A LA SEGURIDAD AÉREA



MARIA XIMENA DAZA VELOSA  
ENSAYO FINAL

pilotos, certificados por la Aeronáutica Civil Colombiana entre enero y diciembre de 2005, concluyendo que *“La prevalencia de factores de riesgo difiere entre pilotos y la población general, se identifican como de alto riesgo según la escala de Framingham al 8 % de pilotos, los cuales requieren de programas específicos y seguimiento estrecho para modificar el perfil de riesgo y mejorar la seguridad aérea”* (Artiaga Arredondo & Fajardo Rodríguez, 2010).

De la misma manera, la Universidad Nacional de Colombia, mediante estudio realizado para el Centro de Medicina Aeroespacial de la Fuerza Aérea Colombiana, determinó que *“La elección de la aviación para la realización de estudios como los relacionados con estrés y fatiga en situaciones donde se requiere una concentración y atención extrema no es casual, teniendo en cuenta que es una de las áreas en las que primero se aplican los avances tecnológicos y la automatización (14-18)”*, adicional al hecho que *“En todo el mundo los aviones continúan accidentándose por causas como baja alerta situacional, errores en los procedimientos, pérdidas de control en vuelo, desorientación espacial, estrés y fatiga, causas que retan los paradigmas de explicación existentes (28-31)”* (Sánchez, 2008).

## REGULACIÓN ACTUAL

El transporte Aéreo de pasajeros y carga es el más regulado a nivel mundial, estableciéndose sus bases normativas en el Convenio de Chicago, el cual inició con el transporte de pasajeros, extendiéndose al área de la carga gracias al uso de contenedores aéreos y al diseño de nuevos aviones destinados para este fin.

A nivel mundial la Organización de Aviación Civil Internacional, agencia especial de las Naciones Unidas, genera políticas con efectos directos en la Industria Aero comercial (Organización de Aviación Civil Internacional, 2008). En el Anexo 6 Parte I, que establece:

# LEGISLACIÓN LABORAL PARA LAS TRIPULACIONES AEROCOMERCIALES, ¿CONTRIBUYE A LA SEGURIDAD AÉREA



MARIA XIMENA DAZA VELOSA  
ENSAYO FINAL

“• 9.6.- *El Estado del explotador establecerá normas que determinen las limitaciones aplicables al tiempo de vuelo y a los períodos de servicio de vuelo para los miembros de la tripulación de vuelo. Esas normas prescribirán también los períodos de descanso adecuados en tal forma que se asegure que la fatiga ocasionada por un vuelo o por vuelos sucesivos, o acumulada durante un período debido a estas y otras tareas, no ponga en peligro la seguridad de un vuelo.*

• 12.5.- *El Estado del explotador establecerá normas que determinen las limitaciones aplicables al tiempo de vuelo, a los períodos de servicio de vuelo y a los períodos de descanso para la tripulación de cabina”.* (OACI, 2008)

De acuerdo con estas ideas y producto de los estudios realizados por la FAA, la actual Ley Federal de Aviación de los Estados Unidos tiene en cuenta una variedad de factores que contribuyen a determinar si un individuo experimenta fatiga, permitiendo ponderar la gravedad de la misma, y estableciendo requisitos que los dos extremos contractuales deben cumplir, es decir, los operadores aéreos y las tripulaciones. Lo anterior, teniendo en cuenta aspectos básicos de la relación laboral de estos sujetos, como lo son la hora de inicio de labores, las condiciones de descanso , periodos máximos de servicio, la zona horaria en la que se prestará el servicio y si hay cambio respecto a esta entre la base de residencia y el destino, teniendo en cuenta que esto último influye en los problemas al ritmo circadiano que las Tripulaciones pueden presentar (Huerta, Michael- Federal Aviation Administration, 2012).

En la misma perspectiva, en Brasil se presentó el Proyecto de Ley No. 434/2011 al Senado Federal, 8255/14 a la Cámara de Diputados, que terminó con su aprobación el pasado 8 de julio de 2015, obedeciendo a un proceso de actualización legislativa que no se llevaba a cabo desde hace más de tres décadas. La Ley modificada regula las condiciones laborales de las Tripulaciones Aéreas y, con este cambio, desarrolla las recomendaciones dadas por la OACI (OACI, 2008), obedeciendo a las investigaciones y cifras que dicho

# LEGISLACIÓN LABORAL PARA LAS TRIPULACIONES AEROCOMERCIALES, ¿CONTRIBUYE A LA SEGURIDAD AÉREA



MARIA XIMENA DAZA VELOSA  
ENSAYO FINAL

organismo presentó acerca de las empresas aéreas de ese país, demostrando que la mayoría de los accidentes aéreos están relacionados con fallas humanas y, gran parte de estos eventos tienen la fatiga como causa probable, ascendiendo a casi el 80% la cifra de errores cometidos por los tripulantes, relacionados directamente con la fatiga que sufren (“Por el cual se modifica la Ley No. 7.183, de 5 de abril de 1984, sobre la jornada de trabajo de las tripulaciones”., 2011).

En Colombia las regulaciones expedidas por la OACI, son recopiladas en los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos “RAC”, expedidos por la Aeronáutica Civil, los cuales tienen procesos de creación y derogación diferentes a los de cualquier ley; es más simple, más sencillo. Lo anterior es muy útil, teniendo en cuenta que la Industria Aérea cambia constante y rápidamente, siendo necesario que la legislación de cada país se adecue con prontitud a dichos cambios, sin mayores obstáculos; sin embargo, genera a su vez preocupación la facilidad con la que se pueden cambiar las políticas laborales de las Tripulaciones, ya que estas no se encuentran reguladas, en el caso de Colombia, dentro del Código sustantivo de Trabajo, sino en los RAC, lo que permite que la Entidad Aeronáutica proceda a modificarlos en cualquier momento, sin importar que pueda ser en perjuicio de los trabajadores del sector aeronáutico. Esto genera incertidumbre y vacíos normativos para una parte vital de la operación aérea comercial, como lo es el factor humano.

Las condiciones mínimas del contrato laboral de las tripulaciones aéreas como lo son la jornada laboral, los tiempos de vuelo, los tiempos de descanso, las vacaciones, el tripulante adicional, entre otras, también se encuentran regulados en la Parte 4 de los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos- “RAC” ( Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil), y no en el Código Sustantivo del Trabajo , por disposición de este mismo, artículo 161 del Decreto 2058 de 1951. Lo anterior, contrario a lo que ocurre con los demás trabajadores colombianos y, a diferencia de lo dispuesto en el Código Sustantivo del Trabajo, el RAC excede la jornada laboral dispuesta en dicha normatividad, de la siguiente forma:

# LEGISLACIÓN LABORAL PARA LAS TRIPULACIONES AEROCOMERCIALES, ¿CONTRIBUYE A LA SEGURIDAD AÉREA



MARIA XIMENA DAZA VELOSA  
ENSAYO FINAL

Código Sustantivo De Trabajo	R.A.C Parte 4																																																
<p><b>Jornada Laboral:</b></p> <p>Art. 161 que “La duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo es de ocho (8) horas al día y cuarenta y ocho (48) a la semana...”</p>	<p><b>Tiempo de Servicio (Duty):</b></p> <p>4.17.1.8. Limitaciones al tiempo de servicio.</p> <p>Las limitaciones al tiempo de servicio se ajustarán a las horas máximas señaladas en las tablas que aparecen a continuación y que se interpretarán en la siguiente forma:</p> <p>Las definiciones de SECTOR, PILOTOS y HORAS SEGÚN GRUPO, serán las mismas del numeral 4.17.1.5.</p> <p>a. DIA - Diferentes Equipos. Máximas horas de servicios pilotos, según grupo de aeronave:</p> <p style="text-align: center;">Máximas horas de servicios pilotos, según grupo de aeronave:</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr style="background-color: #00b0f0; color: white;"> <th>Sectores</th> <th>Pilotos</th> <th>Grupo A</th> <th>Grupo B</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">6 o menos</td> <td>2</td> <td>12:30</td> <td>12:30</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>17:00</td> <td>17:00</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>20:00</td> <td>20:00</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">7</td> <td>2</td> <td>11:30</td> <td>12:30</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>15:00</td> <td>15:00</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>20:00</td> <td>20:00</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">8</td> <td>2</td> <td>—</td> <td>12:30</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>14:00</td> <td>14:00</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>19:00</td> <td>19:00</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">9</td> <td>2</td> <td>—</td> <td>12:30</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>12:00</td> <td>12:00</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>18:00</td> <td>18:00</td> </tr> <tr> <td>10</td> <td>2</td> <td>—</td> <td>12:30</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">(...)</p> <p>4.17.1.9. Los <b>pilotos</b> que operen monomotor en empresas de transporte aéreo no regular podrán efectuar vuelos hasta</p>	Sectores	Pilotos	Grupo A	Grupo B	6 o menos	2	12:30	12:30	3	17:00	17:00	4	20:00	20:00	7	2	11:30	12:30	3	15:00	15:00	4	20:00	20:00	8	2	—	12:30	3	14:00	14:00	4	19:00	19:00	9	2	—	12:30	3	12:00	12:00	4	18:00	18:00	10	2	—	12:30
Sectores	Pilotos	Grupo A	Grupo B																																														
6 o menos	2	12:30	12:30																																														
	3	17:00	17:00																																														
	4	20:00	20:00																																														
7	2	11:30	12:30																																														
	3	15:00	15:00																																														
	4	20:00	20:00																																														
8	2	—	12:30																																														
	3	14:00	14:00																																														
	4	19:00	19:00																																														
9	2	—	12:30																																														
	3	12:00	12:00																																														
	4	18:00	18:00																																														
10	2	—	12:30																																														

# LEGISLACIÓN LABORAL PARA LAS TRIPULACIONES AEROCOMERCIALES, ¿CONTRIBUYE A LA SEGURIDAD AÉREA



MARIA XIMENA DAZA VELOSA  
ENSAYO FINAL

	<p>de siete (7) horas diarias, ochenta y cinco (85) horas al mes y novecientas (900) horas al año.</p> <p>El tiempo de servicio para la actividad de vuelo indicada anteriormente no deberá exceder de diez (10) horas al día.</p> <p>Cuando la aeronave tenga asignación de dos (2) pilotos, el tiempo de vuelo no debe exceder de nueve (9) horas diarias, noventa (90) horas mensuales y mil (1000) horas al año.</p> <p>El tiempo de servicio para la actividad de vuelo indicada anteriormente <b><u>no deberá exceder de doce (12) horas al día.</u></b> (subrayado y negrilla fuera de texto)</p> <p>4.17.2.3. Tiempo de servicio</p> <p>Es el tiempo total durante el cual el <b>auxiliar de a bordo</b> se halle a disposición de la empresa.</p> <p>El tiempo máximo de servicio dentro de periodos de veinticuatro (24) horas consecutivas, no podrá ser mayor del especificado en la siguiente tabla:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b><u>12:00 horas</u></b> para vuelos nacionales.</li> <li>2. <b><u>15:00 horas</u></b> para vuelos internacionales dentro del continente americano.</li> <li>3. <b><u>17:00 horas</u></b> para vuelos internacionales transcontinentales.</li> <li>4. <b><u>13:00 horas</u></b> para vuelos mixtos (internos e internacionales continentales) (subrayado y negrilla fuera de texto)</li> </ol>
<p><b>Horas Extras:</b></p> <p>Artículo 162, numeral 2°:</p> <p>( ) “Las actividades no contempladas en el presente artículo sólo pueden</p>	<p><b>Extensión del Duty:</b></p> <p>4.17.1.18 del R.A.C (..) b. Si durante el desarrollo de una asignación de vuelo correctamente programada, circunstancias imprevisibles e irresistibles, calificadas como fuerza mayor o caso fortuito, obligaren a prolongar el</p>

# LEGISLACIÓN LABORAL PARA LAS TRIPULACIONES AEROCOMERCIALES, ¿CONTRIBUYE A LA SEGURIDAD AÉREA



MARIA XIMENA DAZA VELOSA  
ENSAYO FINAL

<p>exceder los límites señalados en el artículo anterior mediante autorización expresa del Ministerio del Trabajo y de conformidad con los convenios internacionales del trabajo ratificados. En las autorizaciones que se concedan se determinará el número máximo de horas extraordinarias que puedan ser trabajadas; las que <b><u>no podrán pasar de doce (12) semanales</u></b>, y se exigirá al empleador llevar diariamente un registro de trabajo suplementario de cada trabajador, en el que se especifique: nombre de éste, edad, sexo, actividad desarrollada, número de horas laboradas, indicando si son diurnas o nocturnas, y la liquidación de la sobreremuneración correspondiente. El empleador está obligado a entregar al trabajador una relación de horas extras laboradas, con las mismas especificaciones anotadas en el libro de registro”. (subrayado y negrilla fuera de texto)</p>	<p>servicio, el vuelo podrá continuar normalmente hasta su destino, si al terminar la asignación los tiempos de servicio del tripulante o tripulantes no hubieren excedido en más de <b><u>dos (2) horas, en vuelos internacionales o una (1) en vuelos nacionales</u></b>, sobre las normas establecidas. En cada caso la empresa explotadora dará cuenta escrita a la UAEAC dentro de las cuarenta y ocho (48) horas siguientes, sobre el mayor tiempo y las causas que lo originaron. (subrayado y negrilla fuera de texto)</p>
<p><b>Vigilancia:</b></p> <p>Decreto 1072 de 2015, Libro Segundo, Parte 2, capítulo 2, sección primera, “...Ni aún con el consentimiento expreso de los trabajadores, los empleadores podrán, sin autorización especial del Ministerio de Trabajo, hacer excepciones a la jornada máxima de</p>	<p><b>Vigilancia:</b></p> <p>4.17.1.18, literal d señala “... la empresa y el comandante de la aeronave serán responsables de que el personal de la tripulación asignada, no exceda los límites permitidos de vuelo en el servicio y de que haya disfrutado de los períodos de descanso prescritos...”</p>

# LEGISLACIÓN LABORAL PARA LAS TRIPULACIONES AEROCOMERCIALES, ¿CONTRIBUYE A LA SEGURIDAD AÉREA



MARIA XIMENA DAZA VELOSA  
ENSAYO FINAL

<p>trabajo”.</p> <p><b>Tiempo de Descanso:</b></p> <p>“Artículo 172. Norma general. Salvo la excepción consagrada en el literal c) del artículo 20 de esta Ley el empleador está obligado a dar <b><u>descanso dominical remunerado</u></b> a todos sus trabajadores. Este descanso tiene una <b><u>duración mínima de veinticuatro (24) horas</u></b>”. (subrayado y negrilla fuera de texto)</p> <p>“Artículo 167. Distribución de las horas de trabajo. Las horas de trabajo durante cada jornada deben distribuirse al menos en dos secciones, con un intermedio de descanso que se adapte racionalmente a la naturaleza del trabajo y a las necesidades de los trabajadores. El tiempo de este descanso no se computa en la jornada”.</p>	<p><b>Tiempo de Descanso:</b></p> <p>4.17.1.13. 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:</p> <p>a. En la base de residencia.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Para vuelos con duración de cuatro (4) horas o menos, diez <b><u>(10) horas de descanso</u></b>.</li> <li>- Para vuelos con duración de ocho (8) horas o menos, doce <b><u>(12) horas de descanso</u></b>.</li> <li>- Para vuelos con duración mayor de ocho (8) horas, el doble de las horas voladas <b><u>sin exceder de (24) horas de descanso</u></b>.</li> </ul> <p>b. Fuera de la base de residencia.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Para vuelos con duración de cuatro (4) horas o menos, diez <b><u>(10) horas de descanso</u></b>.</li> <li>- Para vuelos con duración de nueve horas (9) o menos, doce <b><u>(12) horas de descanso</u></b>.</li> <li>- Para vuelos con duración mayor de (9) horas y no superior a doce (12), <b><u>dieciocho (18) horas de descanso</u></b>. (subrayado y negrilla fuera de texto)</li> </ul>
--	--

Fuente: Elaboración propia

En este orden de ideas, llama la atención que Colombia ha tenido cambios normativos significativos, sin que exista homogeneidad en este campo, como se evidencia desde sus primeros intentos de regulación en 1960, ya que al día de hoy para hablar del Tiempo de Servicio, Vuelo y descanso de las Tripulaciones debemos empezar por remitirnos a la Resolución 123 de 1960, momento desde el cual, en palabras de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, “*el régimen de tiempos de vuelo servicio y*

# LEGISLACIÓN LABORAL PARA LAS TRIPULACIONES AEROCOMERCIALES, ¿CONTRIBUYE A LA SEGURIDAD AÉREA



MARIA XIMENA DAZA VELOSA  
ENSAYO FINAL

*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”* (Edgar B. Rivera Flórez- Unidad Administrativa de Aeronautica Civil), pasando por la Resolución 123 de 1.960, la Resolución 2450 de 1.974 (Manual de Reglamentos Aeronáuticos), con modificaciones posteriores al mismo, mediante las resoluciones 6606 de 1982, 7638 de 1990, 4335 de 1997 (límite de 75 horas de vuelo mensual), 4856 de 2000 (tiempo de vuelo a 85 horas en aeronaves Jet y 90 para todas las demás), hasta llegar a la Resolución 5400 de 2004.

La Resolución 5400 de 2004, por la cual se modifican y adicionan unos numerales a la parte cuarta del RAC, ha sido objeto de numerosas demandas ante la jurisdicción de lo contencioso administrativo, produciéndose su suspensión provisional por orden del Consejo de Estado, excepto en lo que respecta a lo dispuesto sobre las limitaciones al tiempo de vuelo, por lo que el ejecutivo, en cabeza de los representantes del Ministerio de la Protección Social y del Transporte, sancionada por el entonces presidente Álvaro Uribe Vélez, expidió el DECRETO 2742 DE 2009, argumentando en su exposición de motivos *“Que en atención a que el fundamento del Consejo de Estado para suspender provisionalmente la norma radica en la eventual ausencia de competencia de la Aeronáutica Civil, y sin perjuicio de la sentencia que determine la legalidad del acto administrativo en cuestión, es necesario para preservar la seguridad aérea y para garantizar la adecuada y permanente prestación del servicio público esencial de transporte aéreo, adoptar las disposiciones pertinentes”* (“Por el cual se adoptan unas disposiciones relativas a tiempos de vuelo, servicio y descanso para tripulantes de aeronaves”., 2009), procediendo a copiar al pie de la letra la suspendida resolución y manteniendo de esa forma vigente la regulación suspendida por el máximo ente administrativo. Afirma el funcionario de la UAEAC, Edgar Rivera Flórez, que *“La Resolución 5400/04, es el fruto de una y progresiva evolución normativa, reflejo de la constante evolución tecnológica de la aviación, que permitió flexibilizar algunas limitaciones, respetando el marco dado por el*

# LEGISLACIÓN LABORAL PARA LAS TRIPULACIONES AEROCOMERCIALES, ¿CONTRIBUYE A LA SEGURIDAD AÉREA



MARIA XIMENA DAZA VELOSA  
ENSAYO FINAL

*Decreto 2058/51 y sobre todo conservando algunas limitaciones encaminadas a seguir preservando la seguridad de todos modos” (Edgar B. Rivera Flórez- Unidad Administrativa de Aeronautica Civil), posición apoyada por los operadores aéreos.*

Por el contrario, se evidencia un limbo jurídico, ya que cuando existe un vacío normativo en el RAC, el lector debe remitirse al Código Sustantivo de Trabajo, y en caso de que este tampoco regule el aspecto cuestionado, se debe recurrir a lo establecido por mera liberalidad entre las partes contratantes, es decir, Empresa de Transporte Aéreo y Tripulante; haciendo que la actividad laboral de los pilotos y auxiliares de vuelo sea regulada por diversas fuentes del Derecho.

Adicionalmente, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), que es el organismo regional designado por la OACI para la gestión de los aspectos políticos, económicos, jurídicos, técnicos y operativos del transporte aéreo en América Latina, ha venido desarrollando hace varios años, las Regulaciones Aeronáuticas Latinoamericanas (LARs por sus siglas en inglés), teniendo en cuenta que *“La mayoría de las regulaciones que han sido implementadas por los países de la región, son el producto de la mala traducción de regulaciones utilizadas en países que tienen una industria de aviación mucho mayor que la de toda América Latina junta. Como resultado de lo cual, las Autoridades de Aviación Civil se enfrentan a constantes dificultades de la correcta interpretación del significado de determinadas reglas y usualmente, éstas son incorrectamente aplicadas con serias consecuencias en los costos para la industria y en la efectividad de la seguridad operacional”* (Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú, 2015)

Es innegable que dichas regulaciones buscan un fin loable, pero llama la atención que la LAR 121 *“Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares”*, en su Capítulo N *“Limitaciones de tiempo de vuelo, periodos de servicio de vuelo y período de descanso para tripulantes: Operaciones domésticas e*

# LEGISLACIÓN LABORAL PARA LAS TRIPULACIONES AEROCOMERCIALES, ¿CONTRIBUYE A LA SEGURIDAD AÉREA



MARIA XIMENA DAZA VELOSA  
ENSAYO FINAL

*internacionales regulares y no regulares*”, tenga políticas como la consignada en el numeral 121.1815 “*Limitaciones de tiempo de servicio de despachadores de vuelo: Operaciones regulares domésticas e internacionales*”, literal A, que reza “*Cada explotador que conduce operaciones regulares domésticas o internacionales establecerá el período de servicio de sus DV...*” (CLAC, 2015). Esto es algo, que desde el punto de vista proteccionista hacia el trabajador, genera preocupación, teniendo en cuenta que la experiencia ha demostrado que los Explotadores Aéreos, en general, quebrantan la regulación establecida respecto al Tiempo de Servicio, situación que sería incontrolable, si se deja a su libre albedrío.

## LO QUE SE DEBE TENER EN CUENTA

En Colombia, el Congreso de la Republica viene impulsando desde el año 2012 cambios normativos importantes para las Tripulaciones Aéreas Colombianas (Gaceta del Congreso, 2012), esfuerzo que actualmente se encuentra reflejado en el Proyecto de Ley número 067 “*Por la cual se adiciona al Código Sustantivo del Trabajo con normas especiales para las tripulaciones y se dictan otras disposiciones*”, el cual fue radicado ante la Cámara de Representantes el 11 de agosto de 2015, producto de la iniciativa de una parte de la Rama Legislativa, en cabeza de los Honorables Senadores Juan Manuel Galán Pachón, Hernán Francisco Andrade Serrano, José David Name Cardozo, Honorio Miguel Henríquez Pinedo, Viviane Morales Hoyos, Carlos Fernando Galán Pachón Y Luis Fernando Duque García, los Honorables Representantes Rafael Romero Piñeros y Wilson Córdoba Mena, a su vez apoyados por la Ministra de Transporte, doctora Natalia Abello Vives (Gaceta del Congreso, 2014).

Llama la atención de forma positiva, como se está propendiendo la regulación de temas sensibles e importantes para las Tripulaciones (Gaceta del Congreso, 2014), como lo son:

# LEGISLACIÓN LABORAL PARA LAS TRIPULACIONES AEROCOMERCIALES, ¿CONTRIBUYE A LA SEGURIDAD AÉREA



MARIA XIMENA DAZA VELOSA  
ENSAYO FINAL

- La jornada laboral
- Tiempos de vuelo
- Tiempo de descanso
- Protección especial en la maternidad
- Lactancia
- Trabajos aéreos especiales

En vista de los cambios normativos que se avecinan, diferentes frentes del transporte aéreo de carga y pasajeros de la región se encuentran desarrollando sus propias propuestas legislativas laborales, en búsqueda de una estabilidad jurídica interna que impida cambios desfavorables sin mayor control. He ahí la importancia de consignar la regulación laboral, que respecta a un servicio tan exclusivo como lo es la Aviación, en la normatividad especializada en el tema, ya que los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos pueden ser modificados por medio de Resoluciones; mientras que al consignarse la regulación laboral aplicable a las Tripulaciones del sector aéreo en el Código Sustantivo de Trabajo, su modificación únicamente puede realizarse por medio de leyes, en este caso ordinarias, situación que constituye una protección adicional para las personas que todos los días brindan un servicio, exponiendo su estado salud al desempeñar esta actividad de alto riesgo.

Es cierto que es importante impulsar al Sector Aéreo y las Empresas que contribuyen en el crecimiento económico de los países, pero goza de igual o mayor importancia el ser humano, motor de todo este proceso, el cual no puede ser tratado como máquina y esperar que rinda lo que el ritmo de negocio actual exige, olvidando sus necesidades naturales, personales y familiares, por lo que el ideal es regular el ejercicio de las Tripulaciones Aéreas sobre la base de las características particulares de su labor como, por ejemplo, los tiempos de vuelo, el número de aterrizajes por día, el descanso de acuerdo con la jornada laboral e, incluso, con el cruce de husos horarios.

# LEGISLACIÓN LABORAL PARA LAS TRIPULACIONES AEROCOMERCIALES, ¿CONTRIBUYE A LA SEGURIDAD AÉREA



MARIA XIMENA DAZA VELOSA  
ENSAYO FINAL

## CONCLUSIONES

En este orden de ideas, podemos afirmar que el futuro de la Industria depende de que sus actores encuentren el equilibrio costo- beneficio respecto a un excelente servicio a sus clientes, una operación segura, y unas políticas laborales justas para con sus trabajadores; pero como es de conocimiento público, el hombre busca su beneficio personal, por lo que se hace necesaria la intervención de entes imparciales que ayuden a crear y consolidar las normas necesarias, que le aseguren a cada una de las partes la protección de todos o, por lo menos, la mayoría de sus intereses.

Por lo anterior, es imperativo contar con políticas y garantías laborales adecuadas, que contribuyan a la seguridad de las operaciones aéreas, empezando con la protección del factor humano, que contribuye al crecimiento próspero del Transporte Aéreo Comercial, y su sostenibilidad, así como las condiciones de competitividad que exigen los mercados y los tratados de libre comercio, sin sacrificar el bienestar del talento humano.

De acuerdo con estas ideas, puede afirmarse que garantizar una mejora en la calidad de vida de los trabajadores colombianos que realizan sus labores a bordo de una aeronave, podría reflejar como consecuencia, mejora en la productividad laboral y organizacional, garantizando además un mejor servicio, y fortaleciendo la seguridad aérea y operacional.

Es esta la oportunidad para que los actores del sector aéreo comercial sopesen los pro y contra de una posible regulación especial en materia laboral para las tripulaciones aéreas, y los resultados de estos cambios normativos a nivel mundial; permitiéndoles dilucidar si esto constituye realmente una amenaza para sus finanzas y modelos de negocio, o si por el contrario, representa una oportunidad para disminuir costos en la operación, ocasionados por incapacidades médicas, incidentes y accidentes aéreos, demandas, entre otros. Todo

# LEGISLACIÓN LABORAL PARA LAS TRIPULACIONES AEROCOMERCIALES, ¿CONTRIBUYE A LA SEGURIDAD AÉREA



MARIA XIMENA DAZA VELOSA  
ENSAYO FINAL

esto, teniendo en cuenta que hay muchas razones para sostener que la protección especial a este sector de la población trabajadora, resultará en una mayor seguridad aérea.

# LEGISLACIÓN LABORAL PARA LAS TRIPULACIONES AEROCOMERCIALES, ¿CONTRIBUYE A LA SEGURIDAD AÉREA



MARIA XIMENA DAZA VELOSA  
ENSAYO FINAL

## BIBLIOGRAFÍA

Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil. (s.f.). *Reglamentos Aeronáuticos Colombianos*. Obtenido de Parte 4:

<http://www.aerocivil.gov.co/AAeronautica/Rglamentacion/RAC/Biblioteca%20Indice%20General/RAC%20%204%20-%20Normas%20de%20Aeron>

“Por el cual se modifica la Ley No. 7.183, de 5 de abril de 1984, sobre la jornada de trabajo de las tripulaciones”., Proyecto de Ley Senado No. 434 de 2011 (Asamblea Nacional de Brasil 2011).

Artiaga Arredondo, L. F., & Fajardo Rodriguez, H. (Marzo/Abril de 2010). Prevalencia de factores de riesgo cardiovascular en pilotos de aviación civil en Colombia en el año 2005. *Revista Salud Publica.*, 12(2), 252.

CLAC. (s.f.). “*Reseña Histórica de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil*”. Obtenido de <http://clacsec.lima.icao.int/2013-Normativa/historia.htm>

CLAC. (Mayo de 2015). *Proyecto de Reglamento Aeronáutico Latinoamericano*. Obtenido de OACI: <http://www.icao.int/SAM/Documents/2008/RPEO02/RPE02%20LAR%20121.pdf>

DECRETO, 2742 (Ministerio de Transporte 24 de Julio de 2009).

Edgar B. Rivera Flórez- Unidad Administrativa de Aeronautica Civil. (s.f.). GÉNESIS DE LA RESOLUCIÓN 5400/04 Y EVOLUCIÓN DE LA NORMATIVIDAD AERONÁUTICA SOBRE TIEMPOS DE VUELO, SERVICIO Y DESCANSO DE TRIPULANTES EN COLOMBIA. Bogotá, Colombia.

Flight Safety Foundation. (15 de Octubre de 2015). *Accident Prevention*. Obtenido de Análisis estadístico de Accidentes e Incidentes del Sector Aeronáutico: <http://flightsafety.org/archives-and-resources/publications/accident-prevention>

Gaceta del Congreso, 686 (Rama Legislativa del Poder Público 2012).

Gaceta del Congreso, 593 (Rama Legislativa del Poder Público 2014).

Huerta, Michael- Federal Aviation Administration. (4 de January de 2012). Flightcrew Member Duty and Rest Requirements. (D. O. TRANSPORTATION, Ed.) *Department of Transportation. Federal Register. 14 CFR, 77(2), 333.*

# LEGISLACIÓN LABORAL PARA LAS TRIPULACIONES AEROCOMERCIALES, ¿CONTRIBUYE A LA SEGURIDAD AÉREA



MARIA XIMENA DAZA VELOSA  
ENSAYO FINAL

Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú. (mayo de 2015). *Once Estados latinoamericanos abren el camino para la armonización de las regulaciones aeronáuticas*.  
Obtenido de [https://www.mtc.gob.pe/portal/transportes/aereo/sistema\\_](https://www.mtc.gob.pe/portal/transportes/aereo/sistema_)

Naters, F. (Junio de 2014). ICAO. Obtenido de SEGURIDAD AEREA:  
<http://www.icao.int/SAM/Documents/2014-LAR153/PRESENTACION%20SEGURIDAD%20AEREA%202014%20OACI%208.pdf>

National Transportation Safety Board. (2010). *Aircraft Accident Report , Loss of Control on Approach Colgan Air, Inc. Operating as Continental Connection Flight 3407 Bombardier DHC-8-400, N200WQ*. Washington D.C.: National Transportation Safety Board.

OACI. (Julio de 2008). *Normas y Métodos recomendados internacionalmente*. Obtenido de Anexo 6 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional:  
<http://www.icao.int/safety/fatiguemanagement/Fatigue%20Management%20Docs/Amendment%2035%20for%20FRMS%20SARPS%20%28sp%29>

OACI. (2013). Situación de la seguridad de la aviación mundial. *SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA OACI*, 8. Obtenido de  
[http://www.icao.int/safety/state%20of%20global%20aviation%20safety/icao\\_sgas\\_book\\_sp\\_sept2013\\_final\\_web](http://www.icao.int/safety/state%20of%20global%20aviation%20safety/icao_sgas_book_sp_sept2013_final_web)

Organización de Aviación Civil Internacional. (Julio de 2008). *Universitaria de Investigación y Desarrollo*. Obtenido de <http://www.udi.edu.co/images/biblioteca/aeronautica/anexo6-2.pdf>

Sánchez, L. M. (2008). MEDICINA AEROESPACIAL Y FACTORES HUMANOS EN AVIACIÓN. LA IMPORTANCIA DE UNA APROXIMACIÓN TRANSDISCIPLINARIA A LA SALUD. *Revista Facultad de Medicina*, 251.