

T
348.63
CB22

1

DEL PERSONAL AERONAUTICO Y SU RELACION LABORAL

TESIS DE GRADO PRESENTADA
POR
FIDEL ANTONIO CORPUS SUAREZ
Para Optar por el Título
de
ABOGADO

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA

FACULTAD DE



BIBLIOTECA UNIVERSITARIA
Fernández de Madrid
Universidad de Cartagena

DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS

SCIB

CARTAGENA 1987

J01256

DEL
PERSONAL AERONAUTICO Y SU RELACION LABORAL

Doctor LUIS H. ARRAUT ESQUIVEL
Rector

Doctor ALCIDES ANGULO PASSOS
Decano

Doctor PEDRO MACIA HERNANDEZ
Secretario Académico

Doctor GUILLERMO BAENA BIANETA
Jefe
Departamento de Investigaciones Jurídicas

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS JURIDICAS

Cartagena, 1987

DEL
PERSONAL AERONAUTICO Y SU RELACION LABORAL

Doctor JIMENEZ WALTERS POMARE
Presidente Honorario

Doctor JAIME CUESTA RIPOLL
Presidente de Tesis

Doctor GUILLERMO BARRA PLANETA
Primer Examinador

Doctor FABIO LOPEZ LOPEZ
Segundo Examinador

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS.

Cartagena, 1987

" La facultad no aprueba ni des aprueba las opiniones emitidas en esta tesis; tales opiniones se consideran propias de su autor ".(Art.83 del Reglamento.)

DEDICATION

To she who florishes the splendorious beauty of the eloquently most precious grey-hairs, germinated and springed throughtout the sleepless ye ars of self-denying sacrificies, firmly without dismay, but always armed, whenever, with increasing courage before the challenge of the adversities, in perennial endeavor and strive for the well-being of us, who the GOOD LORD has blessed so greatly generious with the prodigious happiness of the wonderfully sweet and unfailing shelter beneath the tender effusion of the boundless love of hers, who is my veneration, pride, beacon strenght and inspiration: my MOTHER, ALDA G. SUAREZ HOWARD de CORPUS.

D E D I C A T O R I A

A ella, quien exalta la belleza esplendorosa de las elocuentes y más preciosas canas, germinadas y retoñadas a lo largo de los años en desvelos y abnegados sacrificios, firmemente sin desmayos, pero siempre armada de creciente corage ante el reto ; la contingencia de las adversidades, en perenne procura y lucha para el bienestar de nosotros, a quienes el BUEN SEÑOR bendijo tan grande y generosamente con la prodigiosa felicidad del maravillosamente dulce y seguro amparo bajo la tierna efusión del infinito AMOR de ella, quien es mi veneración, orgullo, faro, apoyo e inspiración, mi MADRE: ALDA G. SUAREZ HOWARD de CORPUS!

A G R A D E C I M I E N T O S

Expreso mi honda gratitud a todas aquellas personas que muy generosamente me han colaborado durante todos estos años hasta la culminación de esta nueva etapa. A quienes me han cooperado decididamente en la realización de este trabajo. A los que me han facilitado la jornada laboral diaria para adelantar los estudios universitarios a la par con la carrera laboral técnica aeronáutica. A quien fué decisivo y fundamental para que todo esto pudiera ser hoy una realidad, por cuanto sin su apoyo todo hubiera sido completamente imposible. A él mi tributo especial de reconocimiento, mi eterna gratitud y sincero aprecio: FRANCISCO RIPOLL SALAS, quien fuera mi jefe laboral en los años de la iniciación de esta carrera.

Debo mencionar igualmente a SAMUEL BELTRAN SOLANO, Jefe de la Torre de Control y Servicios ATS, Cartagena.

OLGA LUZ CIFUENTES, Oficina de Reglamentos Aeronáuticos, D.A.A.C. Aeropuerto Eldorado, BOGOTA. D.E.

JIMMY HENRIQUEZ LUX, Instructor Aeronáutico, Experto Radar, Centro de Estudios Aeronáuticos C.E.A; D.A.A.C, Bogotá D.E.

JORGE BRAVO MENDEZ, Jefe División de Servicios de Aeronavegación, D.A.A.C. Bogotá D.E.

GUSTAVO GUERRA, Piloto Comercial, Instructor de Pilotos, Bogotá D.E.

D E L
PERSONAL AERONAUTICO Y SU RELACION LABORAL

Por
FIDEL ANTONIO CORPUS SUAREZ



BIBLIOTECA UNIVERSITARIA
Fernández de Madrid
Universidad de Cartagena

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS

CARTAGENA, 1987

I N D I C E

DEL
PERSONAL AERONAUTICO Y SU
RELACION LABORAL

Pag.

INTRODUCCION

1

TITULO I

CAPITULO I

PRINCIPIOS Y UBICACION DEL ORDENAMIENTO AERONAUTICO

1. EL DERECHO AERONAUTICO 5

1.1. NOCION 5

1.2. DIVISIONES DEL DERECHO AERONAUTICO 6

1.2.1. Normas de Derecho Público. 6

1.2.2. Normas de Derecho Privado. 7

CAPITULO II

EL DERECHO LABORAL AERONAUTICO

2. DERECHO LABORAL AERONAUTICO 8

2.1. RELACION DE LA NORMATIZACION LABORAL AERONAUTICA CON OTRAS RAMAS DEL DERECHO 8

TITULO II

FUENTES DE LA NORMA LABORAL AERONAUTICA

CAPITULO I

FUENTES DE ORIGEN PROFESIONAL

1.	FUENTES DE ORIGEN PROFESIONAL	17
1.2.	CLASIFICACION DE LAS FUENTES DE ORIGEN PROFESIONAL	18
1.2.1.	TECNOLOGIA AERONAUTICA	18
1.2.2.	FENOMENOLOGIA AERONAUTICA	21
1.2.3.	NATURALEZA DEL EQUIPO	23
1.2.4.	ESPACIOS AEREOS	23
1.2.5.	FENOMENOS NATURALES	27
1.2.6.	ACCIDENTES AEREOS	30
1.2.7.	RESTRICCIONES LOCALES	30

CAPITULO II

FUENTES FORMALES

2.	FUENTES FORMALES DEL REGIMEN LABORAL AERONAUTICO	32
2.1.	CONCEPTO Y ENUMERACION	32

TITULO III

SUJETOS DE LA RELACION LABORAL AERONAUTICA

CAPITULO I

PATRONO AERONAUTICO

1.	PATRONO AERONAUTICO	33
1.1.	NOCION	33
1.2.	CLASIFICACION DE LOS PATRONOS AERONAUTICOS	33

M

CAPITULO II

TRABAJADOR O PERSONAL AERONAUTICO

2.	TRABAJADOR AERONAUTICO O PERSONAL AERONAUTICO	35
2.1.	NOCION	35
2.2.	INSUSTITUIBILIDAD DEL PERSONAL AERONAUTICO	35
2.3.	DENOMINACION	36

TITULO IV

REQUISITOS DEL PERSONAL AERONAUTICO

CAPITULO I

FUNDAMENTOS GENERALES DE LOS REQUISITOS

1.	FUNDAMENTOS GENERALES DE LOS REQUISITOS	37
1.1.	NOCION	37
1.2.	NORMATIZACION	37

CAPITULO II

PREPARACION Y TITULO DE IDONEIDAD

2.	PREPARACION ACADEMICA Y TITULO DE IDONEIDAD	39
2.1.	INSTRUCCION DEL PERSONAL	39
2.2.	AUTORIZACION DE FUNCIONAMIENTO	39
2.3.	RESTRICCION NUMERICA DE ALUMNOS	40
2.4.	ALUMNO ELIMINADO	40
2.5.	TITULO DE IDONEIDAD	41

CAPITULO III

LICENCIA TECNICA

3.	LICENCIA TECNICA AERONAUTICA	42
3.1.	NOCION.	42
3.2.	CARACTERISTICAS DE LA LICENCIA	42

- 3.3. TRASLADOS 51
- 3.4. CAMBIO DE CATEGORIA DE LICENCIA 53
- 3.5. ALGUNAS CRITICAS 54
- 3.5.1. OMISION DE REQUERIMIENTO 54
- 3.5.2. OTRAS ACTIVIDADES AERONAUTICAS 54
- 3.5.3. LICENCIAS AL PERSONAL AERONAUTICO DE LA FUERZA AEREA COLOMBIANA 56
- 3.6. LICENCIAS AERONAUTICAS A PERSONAL EXTRANJERO 56
- 3.6.1. OPCIONADOS 56
- 3.6.2. EXCEPCION PROVISIONAL 57
- 3.6.3. LA REVALIDA 58
- 3.6.3.1. NOCION 58
- 3.6.3.2. EL CASO COLOMBIANO 58

CAPITULO IV

CERTIFICADO MEDICO

- 4 CERTIFICADO MEDICO AERONAUTICO 60
- 4.1. NOCION 60
- 4.2. GENERALIDADES 60
- 4.2.1. FACULTATIVO DEL D.A.A.C. SU EXPEDICION 61
- 4.2.2. REGISTRO DE LIMITACIONES 62
- 4.2.3. POSIBILIDAD DE APELACION 62
- 4.3. EL TRIBUNAL MEDICO AERONAUTICO 63
- 4.3.1. COMPOSICION 63
- 4.3.2. DETERMINACIONES DEL TRIBUNAL MEDICO AERONAUTICO 63
- 4.3.3. TRIBUNAL MEDICO DE REVISION 64

4.4.	PERIODO DE EXAMENES	64
4.4.1.	EXAMEN ADICIONAL	65
4.5.	CLASIFICACION DE LOS CERTIFICADOS MEDICOS	66

CAPITULO V

NACIONALIDAD

5	NACIONALIDAD	68
5.1.	NOCION	68
5.2.	MEDIDA PROTECCIONISTA	68
5.3.	EXCLUSIVIDAD PARA COLOMBIANOS	69
5.4.	RESTRICCIONES ESPECIALES	70

CAPITULO VI

LA EDAD

6.	EDAD	72
6.1.	NOCION	72
6.2.	LIMITACIONES EXPRESAS	73

TITULO V

EL PERSONAL AERONAUTICO INDIVIDUALMENTE CONSIDERADO

CAPITULO I

CLASIFICACION DEL PERSONAL

1.	CLASIFICACION DEL PERSONAL AEROBAUTICO	74
1.1.	NOCION	74
1.2.	PERSONAL DE VUELO (CUADRO "A")	75
1.3.	PERSONAL TERRESTRE (CUADRO "B")	76
1.4.	OTRO PERSONAL TERRESTRE (CUADRO "C")	77

CAPITULO II
EL PILOTO DE AVIACION

2.	EL PILOTO COMERCIAL	78
2.1.	NOCION.	78
2.2.	HABILITADO	78
2.3.	SER MIEMBRO DE LA TRIPULACION	79
2.4.	ESTAR LA AERONAVE EN VUELO	79
2.5.	REQUISITOS	81
2.6.	PRIVILEGIOS Y LIMITACIONES	82

CAPITULO III
PILOTO DE LINEA

3.	PILOTO DE LINEA	84
3.1.	NOCION	84
3.2.	REQUISITOS GENERALES	84
3.3.	REQUISITOS ESPECIALES	84
3.4.	PRIVILEGIOS	85
3.5.	REANUDACION DE FUNCIONES	85

CAPITULO IV
EL COMANDANTE

4.	EL COMANDANTE	86
4.1.	NOCION	86
4.2.	REQUISITOS PARA SER COMANDANTE	87
4.3.	DERECHOS Y DEBERES DEL COMANDANTE	88
4.4.	ENUMERACION DE DEBERES DEL COMANDANTE	90
4.5.	EL COMANDANTE COMO REPRESENTANTE DEL EXPLO- TADOR	93
4.6.	CARACTERISTICAS DE LAS REPRESENTACIONES	94



CAPITULO V
EL INGENIERO DE VUELO

5.	EL INGENIERO DE VUELO	98
5.1.	NOCION	98
5.2.	FUNDAMENTO TECNICO	98
5.3.	SOFISTICACION DE EQUIPOS	99
5.4.	REQUISITOS	100
5.5.	PRIVILEGIOS	102

CAPITULO VI
AUXILIAR DE A BORDO

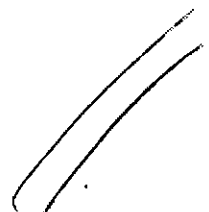
6.	AUXILIAR DE A BORDO	103
6.1.	NOCION	103
6.2.	INSPIRADORA DE SEGURIDAD EN VUELO	103
6.3.	REQUISITOS	104
6.4.	PRIVILEGIOS	104

CAPITULO VII
AUXILIAR JEFE DE CABINA

7.	AUXILIAR JEFE DE CABINA	105
7.1.	NOCION	105
7.2.	CANDIDATO DIRECTO	105
7.3.	REQUISITOS	105
7.4.	PRIVILEGIOS	106

CAPITULO VIII
TECNICO DE MANTENIMIENTO

8.	PERSONAL TECNICO TERRESTRE DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES	107
8.1.	NOCION	107



8.2.	DEPOSITARIO DE SEGURIDAD	107
8.3.	REQUISITOS GENERALES	107
8.4.	ALGUNAS EXCEPCIONES	108
8.5.	PRIVILEGIOS Y LIMITACIONES.	110

CAPITULO IX

DESPACHADORES DE AERONAVES

9.	DESPACHADORES DE AERONAVES	111
9.1.	NOCION	111
9.2.	AUXILIAR EJES DEL ORGANIGRAMA	112
9.3.	REQUISITOS GENERALES	112
9.4.	PRIVILEGIOS	113

CAPITULO X

METEOROLOGO

10.	PERSONAL DE METEOROLOGIA	114
10.1.	NOCION	114
10.2	FUNCION EN EQUIPO	114
10.3.	EL PERSONAL	114
10.4.	REQUISITOS	115
10.5.	PRIVILEGIOS	116

CAPITULO XI

RADIO OPERADOR TERRESTRE

11.	RADIO OPERADOR TERRESTRE	117
11.1	NOCION	117
11.2.	CLASIFICACION DE LOS RADIO OPERADORES	118
11.2.1.	RADIO OPERADOR TERRESTRE CATEGORIA "C"(ROT-C)	118
11.2.1.1.	REQUISITOS	118
11.2.1.2.	PRIVILEGIOS.	119

11.2.2.	RADIO OPERADOR TERRESTRE CATEGORIA "B"(ROT-B)	119
11.2.2.1.	REQUISITOS	119
11.2.2.2.	PRIVILEGIOS	119
11.2.3.	RADIO OPERADOR TERRESTRE CATEGORIA "A"(ROT-A)	120
11.2.3.1.	REQUISITOS	120
11.2.3.2.	PRIVILEGIOS	120
11.3.	ALGUNAS CRITICAS	120

CAPITULO XII
INSTRUCTORES DE ESPECIALIDADES TECNICAS

12.	INSTRUCTORES DE ESPECIALIDADES TECNICAS	124
12.1.	NOCION	124
12.2.	REQUISITOS	124
12.3	VIGENCIA DE LA LICENCIA	125
12.4.	PRIVILEGIOS	125

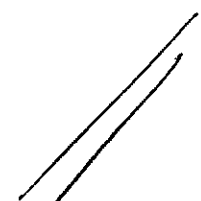
CAPITULO XIII
INSTRUCTORES DE ESPECIALIDADES TECNICAS TERRES-
TRES

13.	INSTRUCTORES DE ESPECIALIDADES TECNICAS TERRES- TRES	126
13.1.	NOCION	126
13.2.	REQUISITOS	126
13.3.	VIGENCIA	126
13.4.	PRIVILEGIOS	127

CAPITULO XIV
PERSONAL DEL SERVICIO MOVIL AERONAUTICO

14.	PERSONAL DEL SERVICIO MOVIL AERONAUTICO	128
14.1.	NOCION	128
14.2.	EL SERVICIO	128
14.2.1.	OTRO SERVICIO INNOMINADO	129

14.3.	DEPENDENCIAS DE LOS SERVICIOS DE TRANSITO AEREO	130
14.3.1.	CLASIFICACION DE LAS DEPENDENCIAS	131
14.4.	FUNCIONAMIENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSITO AEREO	132
14.5.	EL PERSONAL DEL SERVICIO DE CONTROL DE TRANSITO AEREO	133
14.5.1.	PROGRAMA DE FORMACION	134
14.5.2.	LA CARRERA DEL CONTROLADOR DE TRANSITO AEREO	135
14.5.2.1.	ADMISION DE CANDIDATOS PARA CONTROLADOR DE TRANSITO AEREO	135
14.5.2.2.	CONTRATO DE APRENDIZAJE DE LOS CONTROLADORES DE TRANSITO AEREO	137
14.5.3.	CLASIFICACION DEL PERSONAL DEL SERVICIO MOVIL AERONAUTICO	139
14.5.3.1.	ASISTENTE DE CONTROL DE TRANSITO AEREO (ATA)	139
14.5.3.1.1.	REQUISITOS	139
14.5.3.1.2.	PRIVILEGIOS Y LIMITACIONES	140
14.5.3.2.	CONTROLADOR ASISTENTE DE TRANSITO AEREO(CTA-1)	140
14.5.3.2.1.	REQUISITOS	140
14.5.3.2.2.	PRIVILEGIOS	141
14.5.3.3.	CONTROLADOR DE TRANSITO AEREO II (CTA-II)	141
14.5.3.3.1.	REQUISITOS	141
14.5.3.3.2.	PRIVILEGIOS	141
14.5.3.4.	CONTROLADOR DE TRANSITO AEREO III (CTA-III)	142
14,5,3.4.1.	REQUISITOS	142
14.5.3.4.2.	PRIVILEGIOS	143
14.5.3.5.	CONTROLADOR DE TRANSITO AEREO IV (CTA-IV)	143
14.5.3.5.1.	REQUISITOS	143
14.5.3.5.2.	PRIVILEGIOS	144



14,5.3.6.	CONTROLADOR TRANSITO AEREO V (CTA-V)	144
14.5.3.6.1.	REQUISITOS	144
14.5.3.6.2.	PRIVILEGIOS	145
14.5.3.7.	INSTRUCTORES DE TRANSITO AEREO	145
14.5.3.7.1.	REQUISITOS	145
14.5.3.7.2.	PRIVILEGIOS	145
14.6.	OTROS CARGOS DE LOS CONTROLADORES DE TRANSITO AEREO	146
14.7.	NOMBRE DE ESTE PERSONAL MOVIL AERONAUTICO	146
14.8.	LAS VIVENCIAS DEL CONTROLADOR DE TRANSITO AEREO	147

CAPITULO XV

ADMINISTRADORES DE AERODROMO

15.	ADMINISTRADOR DE AERODROMO	149
15.1.	NOCION	149
15.2.	NO ES CONSIDERADO PERSONAL AERONAUTICO	150
15.3.	RESPONSABLE DEL AERODROMO	151
15.4.	ACEPTACION DEL D.A.A.C.	151
15.5.	ATRIBUCIONES TECNICAS-ADMINISTRATIVAS	152
15.6.	OTRAS ATRIBUCIONES: DISCIPLINARIAS	153

CAPITULO XVI

OPERADOR DE SONIDO

16.	OPERADORES DE SONIDO	154
16.1.	NOCION	154
16.2.	SU IMPORTANCIA	154
16.3.	FACTORES TECNICOS-JURIDICOS	155

TITULO VI

ALGUNAS EXCEPCIONES AL PERSONAL AERONAUTICO

CAPITULO I

JORNADA LABORAL

1.	JORNADA LABORAL DEL PERSONAL AERONAUTICO	158
1.1.	NOCION	158
1.2.	NORMATIZACION	159
1.3.	APLICACION EXTENSIVA EQUITATIVA	160
1.4.	OTRAS LIMITACIONES	160
1.4.1.	LIMITACIONES DIARIAS	161
1.4.2.	LIMITACION SEMANAL (SIETE DIAS)	161
1.4.3.	LIMITACION QUINCENAL	161
1.4.4.	LIMITACION MENSUAL (Calendario)	162
1.4.5.	LIMITACION ANUAL (Calendario)	162
1.5.	TIEMPO DE SERVICIO	162
1.5.1.	ASIGNACION	163
1.5.1.1.	LIMITACIONES A LAS ASIGNACIONES	163
1.6.	DESCANSOS MINIMOS	163
1.7.	AUXILIARES DE VUELO	164
1.7.1.	EXCEPCIONES A ESTAS LIMITACIONES.	165
1.8.	TIEMPO LIBRE	165
1.9.	OTRO PERSONAL AERONAUTICO	166
1.9.1.	LOS CONTROLADORES DE TRANSITO AEREO	166
1.9.2.	GRAFICA DE LIMITACIONES DIARIAS	167

CAPITULO II

JUBILACION

1.	JUBILACION DEL PERSONAL TECNICO AERONAUTICO	168
1.2.	NOCION	168



2.2.	EFFECTOS DE LA JUBILACION	169
2.3.	RECONOCIMIENTO DE LA JUBILACION	170

CAPITULO III

REMUNERACION

3.	REMUNERACION DEL PERSONAL AERONAUTICO	172
3.1.	NOCION	172
3.2.	LA CONDICION LABORAL: FACTOR DETERMINANTE	173
3.2.1.	CONDICION IDEAL DEL TRABAJADOR AERONAUTICO	174
3.3.	DISTINTAS FORMAS DE SALARIO	174
3.3.1.	SALARIO FUSIONADO : IDEAL	178
3.4.	OTRAS CONSIDERACIONES: LIQUIDACION TRABAJO NOCTURNO	178

CUNCLUSIONES Y EXHORTACIONES

CONCLUSIONES	180
RECOMENDACIONES (EXHORTACIONES)	185
BIBLIOGRAFIA	188

INTRODUCCION

El compromiso académico de elaborar una tesis para optar por el título de abogado, ha acentuado mi motivación inicial, que como profesional técnico aeronáutico (Controlador de Tránsito Aéreo) y dirigente sindical, había concebido de realizar un trabajo de esta naturaleza, que contribuyera al esclarecimiento y la solución efectiva de los distintos problemas planteados alrededor de las personas que se dedican a la actividad laboral aeronáutico.

En esa doble condición, mi experiencia aeronáutica por más de diez (10) años y asistido además por la honrosa oportunidad que se me ha brindado de desempeñarme en la presidencia del Sindicato de Trabajadores de la Aeronáutica Civil (Cartagena), por cuatro (4) años, delegado y exponente de varios problemas atinentes al tema en distintos encuentros gremiales, regionales y nacionales, y por otra parte Fiscal de la Asociación Colombiana de Controladores de Tránsito Aéreo, me impone prioritariamente esta misión como un deber profesional incontravertible e inaplazable el referirme sobre este tema que triplemente me incumbe por las razones de la convergencia casual y modestamente útil de las

calidades antes anotadas, además de agregado de una Facultad de Derecho y Ciencias Políticas.

El gérmen de este trabajo es por consiguiente, mi experiencia laboral, actuante e inquisitiva directamente en las Relaciones Laborales como fuente primera y fundamental de los Derechos y de las obligaciones que suscitan recíprocamente entre empleados y empleadores, buscandolos en el campo de las vivencias, tal cual se presentan, como un producto que nace de la naturaleza misma de los distintos factores que inciden ineludiblemente y deben considerarse en la normatización de ésta actividad, la norma positiva y su interpretación, sus consecuencias sociales, económicas e históricas.

Este personal Aeronáutico, muy a pesar de su valioso y decisivo aporte en el repunte vertiginoso del desarrollo de la humanidad, despues del admirable invento de la aeronave y el descubrimiento de su gran utilidad, es muy poco conocido como PERSONAL ESPECIALIZADO, y consecuentemente, aún escuchados, difícilmente comprendidos y atendidos conforme a derecho, inclusive por la mayoría de los que a diario se benefician de su actividad o servicio.

Los conceptos aquí expuestos responden a las necesidades y expectativas que inquietan o puedan interesar a los que sueñan con la actividad laboral aeronáutica como explotación profesional, los estudiantes, los empresarios, aeronáuticos, los hombres de negocios que utilizan de estos servicios directa o in-

directamente, las autoridades, los juristas y legisladores, los profesionales activos en una Relación Laboral Aeronáutica, pero, y más concretamente a los que les conciernen los factores "Técnico-humanístico-jurídicos" de esta disciplina, para su perfeccionamiento, por su trascendencia en la actividad universal, proyectada a la apertura de una mayor y mejor integración del ejercicio laboral aeronáutico a la sociedad.

La primera parte de este trabajo se refiere a los principios generales y la ubicación del Derecho Aeronáutico dentro del contexto jurídico general, seguida de la del Derecho Laboral Aeronáutico en cuanto toca con las otras ramas o especialidades individualmente normatizadas. Después nos referimos a las fuentes de donde nacen o deben crear el ordenamiento Laboral Aeronáutico, como base fundamental de todo el organigrama y que necesariamente deben estar en armonía con los variados factores científicos y técnicos que les da la pauta y los limitantes permisibles en cada caso. Como factor importante, continuamos con lo pertinente a los Sujetos de la Relación Laboral Aeronáutica, sus definiciones, requisitos generales, privilegios y limitaciones; para luego tratar específicamente a los de mayor interés jurídico, individualmente considerados con sus excepciones a la regla general. Al final volveremos a tocar algunos temas generales como la remuneración, la jornada laboral y la jubilación o retiro: sus objetivos, sus causas y sus efectos. Terminamos luego con las conclusiones y algunas exhortaciones, aunque a lo largo de este trabajo, inevitablemente, hubo

que adelantar algunas, debido a sus particularidades y la necesidad de enfatizar en ellas, siendo que en otra parte de ésta éstas no podrían entenderse en toda su dimensión.

Es costumbre, que se ha convertido en regla general, el citar a innumerables autores y tratadistas del tema sobre el cual se discurre en todo el transcurso de su elaboración, para luego emitir su concepto o tesis; pero, aquí contrariamente, no hemos podido ajustarnos a la regla impuesta por la tradición, no porque no quisimos, ya que era lo deseado, sino porque ningún otro ha tratado esta materia desde el punto que lo hacemos nosotros, cosa que no puede menos que hacernos sentir el natural recelo por éste delicado reto que hemos asumido voluntariamente, ante el buen nombre meritoriamente ganado, y nos confiera el título de ABOGADO de la Universidad de Cartagena.

TITULO I

PRINCIPIOS Y UBICACION DEL ORDENAMIENTO AERONAUTICO

C A P I T U L O I

E L

D E R E C H O

A E R O N A U T I C O

I EL DERECHO AERONAUTICO

1.1 NOCION

El Derecho Aeronáutico lo constituye el conjunto de normas que rigen las actividades y las cosas que tienen por ambiente propio el Espacio Aéreo, al igual que las relaciones que nacen con motivo de la aeronavegación.

Las personas, los hechos y las cosas que son titulares de esas relaciones se hayan vinculados por una característica común. Esta particularidad de interrelación da origen a normas específicas y el conjunto de ellas, a su vez, constituyen un cuerpo autónomo denominado Derecho Aeronáutico.

Esta especificidad explica la existencia de las distintas Instituciones Aeronáuticas, creadas para la consecución del perfeccionamiento de esta rama jurídica; que si bien tiene similitud con otra, como son las Derecho Marítimo y su análogo el Fluvial, entre otras, dada su especialidad, hace necesario un tratamiento jurídico diferente.

Debe destacarse que no todo lo que tiene por ambiente propio el Espacio Aéreo es objeto de regulación



aunque sí constituye materia de forzoso análisis. Al igual que las aves, las nubes en sus variadas presentaciones y los diversos fenómenos meteorológicos, como también las aeronaves, y los otros objetos voladores no identificados (OVNI), tienen como escenario propio un mismo recinto de locomoción y desarrollo.

Sería una blasfemia del hombre pretender reglamentar estas manifestaciones de la naturaleza, que solo el Creador en su infinito poder determina cuándo y cómo deben hacer sus revelaciones, debiendo el hombre someterse, indefectiblemente a observarlos, a estudiarlos e interpretarlos, a fin de determinar su comportamiento y calcular sus presagios, para adoptar las medidas de sometimientos según cada caso.

I.2 DIVISIONES DEL DERECHO AERONAUTICO

El Derecho Aeronáutico contiene normas tanto de Derecho Público como Derecho Privado:

1.2.1 Normas de Derecho Público

a) Derecho Administrativo: Es de la rama del Derecho Público Interno. Las relaciones entre el Estado y las personas que intervienen en el negocio aeronáutico, como el propietario, el explotador, el importador y el constructor etc., son temas propios de ésta especialidad.

b) Derecho Internacional Público: Las reglas des-

tinadas a solucionar los conflictos de leyes aeronáuticas de distintos Estados son temas de esta subdivisión jurídica.

- c) Derecho Internacional Privado: Es el conjunto de normas que indican en qué forma deben resolverse, en materia privada, los problemas aeronáuticos que derivan de la pluralidad de legislaciones.
- d) Derecho Administrativo: Laboral: La subordinación laboral del personal aeronáutico al Estado son asuntos que conocen la Función Pública
- e) Otras normas del Derecho Público Interno: Los preceptos destinados a reglamentar el Licenciamiento del Personal Aeronáutico, el ejercicio de su relación laboral, indistintamente de su patrono, son materias de esta nueva subdivisión.

1.2.2 Normas de Derecho Privado

- a) Derecho Comercial: Los contratos tales com el transporte aéreo de pasajeros y mercaderías son asuntos de legislación mercantil.
- b) Derecho Laboral Aeronáutico: Todas las actividades laborales subordinadas del Personal Aeronáutico dependiente de patronos distintos del Estado son de competencia de la norma aeronáutica especializada y en su silencio de la legislación laboral común, siempre y cuando compadezca con los principios aeronáuticos.

CAPITULO III

EL
DERECHO
LABORAL
AERONAUTICO

2. DERECHO LABORAL AERONAUTICO

2.1 NOCION

Esta rama del Derecho es el conjunto de normas que rigen la subordinada dependencia del PERSONAL AERONAUTICO a un patrono, sea persona natural o persona jurídica, mediante la prestación de un servicio remunerado, sus derechos y obligaciones.

Es objeto primordial de nuestro estudio presentar quienes son, dentro de este complejo engranaje, las personas que ostentan estas calidades y a quienes van dirigidas estas normas.

2.2. RELACION DE LA NORMATIZACION LABORAL AERONAUTICA CON OTRAS RAMAS DEL DERECHO

a) Con el Derecho Constitucional: Siendo la Constitución la norma mayor de todo ordenamiento jurídico de un Estado, resulta axiomático afirmar que todas las otras ramas del Derecho indefectiblemente emergen enmarcadas dentro de las limitaciones o autorizaciones establecidas por este ordenamiento básico, ya sea escrito o consuetudinario, de todo Estado de Derecho.

b) Con el Derecho Administrativo: Esta rama del Derecho se ocupa de reglamentar la actividad

público del Estado; vela por el normal desarrollo de los servicios públicos e igualmente permite declarar y señalar la responsabilidad del propio Estado como sujeto de Derecho.

Siendo el Derecho Laboral norma de Derecho público de imperativa observancia, los sujetos del Derecho Laboral Aeronáutico, la gran mayoría de ellos, prestan sus servicios a empresas que desarrollan sus actividades en el campo del servicio público. Por tanto, no será difícil colegir que de allí el Derecho Administrativo, es una de las ramas que más implicaciones tiene en el Derecho Laboral Aeronáutico; máxime teniendo en cuenta, que por expreso mandato del decreto 2332 del 7 de Octubre de 1977 por el cual se reorganiza el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil, entidad ésta, orientada, por pautas del Derecho Administrativo.

c) Con el Derecho Civil: En cuanto el Derecho se ocupa de las relaciones entre los particulares; para el Derecho Laboral Aeronáutico constituye materia de especial interés, en cuanto a lo relativo a las personas naturales y jurídicas; de cuando comienza y cuando terminan su existencia; desde qué momento se constituyen en sujetos de derechos y obligaciones, dentro del ámbito de las contrataciones y relaciones laborales y la efectiva prestación de un servicio subordinado y remunerado.

d) Con el Derecho Comercial: El comercio aparece

en todas las civilizaciones como una actividad fundamental en la vida económica de las naciones. Con la aparición de este nuevo medio de transporte, las rutas comerciales sufrieron hondas perturbaciones y éste se desarrolló de manera extraordinaria. La revolución industrial con éste nuevo medio tan eficaz como es la aviación acrecentó la importancia del comercio al convertirlo en un elemento de la división del trabajo, circulación de los bienes que fomenta en sí la productividad. La aviación presenta indudables ventajas para los países que la practican, ofreciendo la posibilidad de transportar productos, que sin su cooperación sería completamente imposible de realizar; abriendo vastos mercados para el intercambio entre los pueblos.

Crea así una estrecha interdependencia entre la actividad comercial y la supervivencia de la aviación, pues, siendo tan costosa su industria y su operatividad, esa se convierte en su columna vertebral para mantenerla viva, y se prospecta según demandan los intereses del gremio. Es más, el concepto de empresa, como noción de carácter económico, constituye dentro de la economía de un país, una unidad económica que puede estar integrada por uno o varios establecimientos de comercio. Tratándose de empresas aéreas, cada aeronave es un establecimiento. La empresa es una propiedad dedicada a la explotación económica, una propiedad especial, ya que se halla bajo un régimen muy particular,



dada la función importante que representa para el país. En ella intervienen el capital y el trabajo sometidos a la directiva y vigilancia del Estado. Estos tres elementos, cada uno buscando un fin distinto: El Capital su productividad lucrativa; el trabajo, el bienestar de los que lo proporcionan; y el Estado, la utilidad social.

El empresario por el hecho de incorporar bienes o capitales de su propiedad a la empresa que crea, se desprende de la mayor parte de los atributos inherentes a la propiedad, y que hubiera podido ejercer, casi a su plenitud, si las hubiera conservado exclusivamente para su goce propio y personal. Pero, convertidos en bienes de una empresa, y más aún en una que presta un servicio, público "Es decir, en capital en su sentido económico", el derecho de él aparece frente al derecho de propiedad del empresario para disminuirlo y retacearlo utilizando ese "capital" como instrumento de trabajo y fuente de bienestar personal, y el Estado para imprimir a la explotación de ellos la orientación que considere más convenientes a su política social, económica, etc. para el bienestar general.

Por todo lo anterior, no podemos desconocer la estrecha relación entre estas dos disciplinas; por cuanto, es evidente que los intereses económicos repercuten directamente en la legislación laboral de todas las especialidades, y para nuestro caso concreto en lo Laboral Aeronáutico.

El propio Código de Comercio Colombiano en su libro quinto capítulo cuarto entra a legislar sobre PERSONAL AERONAUTICO, precepto básico y fundamental para crear un tratamiento distinto y especializado en sus relaciones laborales. La interpretación de nuestro Código de Comercio deberá adaptarse, por consiguiente, a éstos principios e Instituciones Aeronáuticas.

- c) Con el Derecho Penal: Para establecer la convergencia del Derecho Penal con el Derecho Laboral Aeronáutico, es preciso remitirnos a las normas que consagran los factores que determinan la competencia de los jueces de la República para instruir y fallar los delitos en el territorio nacional.

Para los delitos cometidos abordo de las aeronaves distintas a las de guerra de otra nacionalidad que sobrevuelen el territorio colombiano, para efectos de la determinación de la competencia por el factor territorial, es de importancia conocer lo establecido en el artículo 43 del Código de Procedimiento Penal el cual modifica en parte la norma general que establece que los delitos deben ser instruidos y fallados por el funcionario judicial del lugar donde se cometió el delito. Allí se fija la competencia para conocer de esos delitos en los siguientes términos: "Cuando abordo de una aeronave se cometa una infracción, aquella deberá hacer escala en el aeropuerto colombiano más próximo y el comandante dará inmediatamente cuenta a las autoridades del lugar, que

serán las competentes para conocer del proceso". Se entiende que debe ser en un aeropuerto colombiano más cercano y que permita el aterrizaje teniendo en cuenta factores que no perjudiquen gravemente a los otros intereses y compromisos de orden público, obviamente. (1)

El Doctor Edgar Benjamín Rivera Flórez, en su elogiada tesis de grado, titulada "ASPECTOS JURIDICOS DE LA ACTIVIDAD AERONAUTICA". (2) hace una excelente aclaración, que, acorde con el tema en cuestión, es apremiante citar para ilustrar el verdadero sentido de nuestro estudio: "Los delitos e infracciones que guardan verdadero interés para el Derecho Aeronáutico, son aquellos que requieren, para su ocurrencia, de la utilización de una aeronave, con lo que ineludiblemente adquiere características especiales que justifican su estudio por parte del Derecho Aeronáutico, aún admitiéndose que la cuestión es de índole penal".

Para nosotros, los delitos e infracciones que guardan relación con el Derecho Laboral Aeronáutico, son aquellos que en la adecuación de una conducta humana, en sus elementos descriptivos, normativos y subjetivos, impliquen responsabilidad del Personal Aeronáutico ante la comunidad y el Estado, sean éstos autores o no, siempre que en ocasión a sus funciones están mandados a observar cierta conducta inobjetable, a fin de prevenirlos, investigarlos, frustrarlos o reprimirlos.

Se constituye el Derecho Penal en un tema de forzoso tratamiento en el Derecho Laboral Aere náutico, por cuanto, los preceptos que los vinculan son de relevante importancia jurídica y social, especialmente en nuestros días, por sus grandes repercusiones universales.

- e) Con el Derecho Internacional: La aviación, desde su comenzo, tiene como misión poner en contacto y comunicar pueblos de países diferentes TAPIAS SALINAS observa que La internacionalidad es el carácter más destacado del Derecho Aeronáutico. (3).

La incidencia de la proyección de las cuestiones sociales y económicas sobre las relaciones internacionales y consecuentemente, sobre el propio Derecho Internacional, hicieron surgir en el ambiente universal, un nuevo organismo denominado "Organización Internacional del Trabajo" -OIT- entidad caracterizada fundamentalmente por ser institucionalizada para propender por la paz; el desarrollo y la justicia social en todos los pueblos de la tierra.

Es de carácter tripartita, integrada por:

- Representante de los trabajadores
- Representantes Patronales y
- Representantes gubernamentales.

Con esta integración tripartita situados todos en un plano de igualdad, han contribuido a que sus decisiones sean eficaces por su imparcialidad.

Las decisiones de la OIT se denominan Convenios y Recomendaciones. Los primeros son considerados como Tratados Multinacionales, que al ser ratificados por los respectivos Estados, adquieren el carácter de Norma Jurídica obligatoria dentro del país; derogando todos los preceptos que le sean contrarios y adquiriendo total vigencia en su legislación laboral; mientras que las segundas (las recomendaciones) emanadas de la OIT solo alcanzan la categoría de referencias orientadoras de la acción gubernamental o privada en las relaciones laborales por considerarse éstas como un anhelo de la comunidad internacional.

Las decisiones emanadas de la Organización de la Aviación Civil Internacional -OIT- organismo especializado, dependiente de las Naciones Unidas, creado a finales de 1947, son necesarias e indefectiblemente son preceptos que las autoridades competentes deberán considerar, porque constituyen una verdadera fuente de la legislación Laboral Aeronáutica de los Estados Miembros o contratantes.

- g) Con el Derecho Laboral Común: Todas las ramas del Derecho se inspiran en unos principios fundamentales. Así, como el Derecho Laboral Aeronáutico, también el Derecho Laboral Común, tienen sus principios fundamentales que constituyen la base primordial de la organización jurídico-laboral.

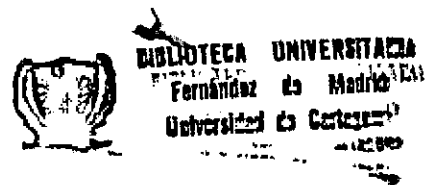
El doctor GUILLERMO GUERRERO FIGUEROA preceptúa; ..., además de constituir los principios generales del Derecho del Trabajo, verdaderas normas que definen el criterio o sentido de los conceptos laborales, muchos de ellos tienen la virtud de servir de orientadores en la interpretación de dichas normas y otros poseen la facultad de ser fuente de tal derecho. (4). En efecto es en el Derecho Laboral Común., que el Derecho Laboral Aeronáutico tiene su mayor inspiración orientadora en procura de la Justicia Social dentro de las relaciones laborales en el campo Aeronáutico.

CITAS BIBLIOGRAFICAS, CAPITULO II TITULO I

- (1) LEON MENDOZA, Victor. Derecho Penal General, Compendio. Ediciones Sesquicentenario. Cartagena: Universidad de Cartagena 1978 p.19.
- (2) RIVERA FLOREZ, Edgar. Aspectos Jurídicos en la Actividad Aeronáutica.. Tesis de Grado. Cartagena: Universidad de Cartagena 1986 p.6
- (3) BAUZA ARAUJO, Alvaro. Tratado de Derecho Aeronáutico. Montevideo: Jurídicos Amalio Fernandez, 1976 p.31.
- (4) GUERRERO FIGUEROA, Guillermo. Introducción al Derecho del Trabajo. Bogotá: Temis 1980 p.173.

TITULO II

FUENTES DE LA NORMA LABORAL AERONAUTICA



C A P I T U L O I

FUENTES
DE
ORIGEN
PROFESIONAL

1 FUENTES DE ORIGEN PROFESIONAL

1.1 NOCION

El medio peculiar en donde se desarrolla la actividad laboral de éste personal se encuentra tapizado de una dosis de tecnicismos y situaciones que merecen un estudio detallado; por cuanto viene siendo el caldo de cultivo de los conflictos que nacen, no solo entre los sujetos que entran en la relación laboral aeronáutica, sino tambien tantas otras críticas, casi siempre infundadas, de que son víctimas todos estos, debido a que los usuarios, normalmente los más perjudicados, muy poco o nada saben acerca de las disciplinas que marcan las pautas impuestas por las leyes de la ciencia aeronáutica.

La actividad aeronáutica necesariamente debe obedecer los imperativos científicos antes de atender las pretensiones del hombre, muchas veces caprichosas y desafiante para la seguridad aérea, peligrando, no solo los que abordo de las aeronaves viajan sino tambien todos los habitantes del territorio sobre los cuales pasan estos aparatos.

Resulta por consiguiente un tema esencial y obligado para esta tesis, por cuanto sería gravemente

incompleto si se pretermite los mandatos de la razón de ser de ella.

1.2 CLASIFICACION DE LAS FUENTES DE ORIGEN PROFESIONAL

1.2.1 TECNOLOGIA AERONAUTICA

Uno de los aspectos más destacados de la aviación es su vertiginoso avance tecnológico que redundaba en beneficio para toda la comunidad. Estos nuevos descubrimientos puestos al servicio de la tecnología aérea inciden en la relación laboral aeronáutica, de manera tal, que el solo aumento de la utilización del espacio aéreo gracias a la confianza que ha estado ganando este medio de transporte entre la gente, por su constante perfeccionamiento tecnológico, han evolucionado los servicios encaminados a garantizar o afianzar la seguridad de los vuelos. (1)

Nadie se hubiera imaginado que esos aparatos, tan curiosamente excepcionales, llegarían a ser el medio de transporte más seguro y eficaz en el mundo. Quién no recuerda que antes para subir a una aeronave era todo un reto y hasta una herocidad que muchos catalogaban como un atrevimiento del hombre en tratar de imitar a los pájaros, y no podía ser menos que un riesgo exagerado y un desafío contra la naturaleza y hasta el creador mismo. Hoy en día este vehículo viene siendo el número uno por excelencia, pues se ha consolidado por su avanzado desarrollo; en contraste con las otras

actividades, que apesar de no estar estancadas, no han tenido ese auge acelerado como la ciencia que tratamos.

Para hacer posible ésto, ha sido necesario un empleo a fondo de personal altamente tecnificado en los diferentes campos, dividiéndose en especialidades, las distintas ramas de ésta disciplina a saber:

- a) Aerodinámica: Estudio del diseño de la aeronave encaminado a reducir la resistencia que el aire opone a su velocidad, y su maniobrabilidad.
- b) Motores: Estudio de la tracción de la nave en el aire.
- c) Navegación: Acción de navegar; distintos procedimientos utilizados para desplazarse de un lugar a otro predeterminado, y establecer la posición de la nave en el transcurso del viaje. La navegación puede ser celeste o electrónica.
- d) Meteorología: Trata sobre los fenómenos atmosféricos, los cuales pueden ser: aéreos; como el viento y las nubes; acuñosos; como la lluvia y el granizo; luminosos; como el arco iris y eléctricos como el rayo y la aurora boreal.
- e) Altimetría: Consiste en la determinación de la distancia vertical entre dos puntos.

- f) Radio-Gonometría: Es la ciencia de medir ángulos por medio de ondas electromagnéticas.

- g) Electrónica: Ciencia que estudia el comportamiento de los electrones y la técnica que aplica estos conocimientos en la industria.

- h) Procedimientos del Servicio de Tráfico Aéreo: Son las normas aplicadas en las dependencias de los servicios de tránsito aéreo para prevenir colisiones entre aeronaves en vuelo, en áreas de maniobra y entre éstos y obstáculos tanto en el área de maniobra, área de movimiento y en el espacio aéreo.

- i) Despacho de Aeronaves: Es el estudio del delicado oficio de establecer el centro de gravedad de una aeronave, para acomodar la carga a transportarse de acuerdo a El Momento, en consideración a las especificaciones de la nave, el tiempo de vuelo, la ruta preestablecida, la altitud a volar, el estado meteorológico, el aeropuerto de destino, el aeropuerto alternativo, peso del combustible requerido.

- j) Infraestructura Aeronáutica: Trata de las instalaciones terrestre requeridas para facilitar el normal flujo de aeronaves por el espacio aéreo, y las locativas de los aeródromos para prestar los servicios que demandan los distintos aviones autorizados a utilizarlos de acuerdo a la categoría de cada uno.

1.2.2 FENOMENOLOGIA AERONAUTICA

La evolución y la fusión de las distintas especialidades técnicas aplicadas a la ciencia aeronáutica inciden en el avance de esta disciplina. Vemos por ejemplo, que antes a bordo de las primeras aeronaves llevaban de tripulante solo al piloto y al copiloto con cinco o seis pasajeros, ya que estas naves, que en esos tiempos eran de la más avanzada tecnología conocida por el hombre, no estaban en capacidad de realizar vuelos largos y tampoco suficientemente equipadas para intentar tan osado experimento. El hombre se ha ido acostumbrando a este medio y comprobando su marcada utilidad, dió como resultado una mayor demanda, cosa que hizo incrementar la industria aeronáutica, creando por supuesto, una nueva fuente de empleo. Los vuelos se han incrementado en cantidad y en distancia, siendo preciso pensar en aviones más grandes y funcionales, por la gran afluencia de usuarios.

Al aumentar las distancias, fué menester aplicar más afondo los conocimientos de la navegación aérea, dando nacimiento a una nueva especialidad entre los miembros de la tripulación, el navegante de vuelo. Pero después de despegar una aeronave esta quedaba completamente aislada del resto del mundo, sin información de ninguna especie y la única forma de solucionar ese problema era aumentando la nómina de a bordo con un Radio-Operador de Vuelo. Para comunicarse éste último con alguien en la tierra fué preciso el establecimien-

to de una estación terrestre manejada por su homólogo, el Radio-Operador Terrestre, naciendo de esta forma el Servicio Móvil Aeronáutico.* No pasó mucho tiempo cuando el Radio-Operador Terrestre se le exigían otros conocimientos; pues ya las tantas aeronaves en vuelo necesitaban otras informaciones, tales como el estado meteorológico del espacio aéreo por el cual vuela y proyecta cruzar, además de los informes referentes a tráficoes esenciales, o sea todos aquellos con que pudiera entrar en conflicto en el aire.

No fué suficiente por tanto una simple información de tránsito, por cuanto la angustia que vivía la tripulación, por la concurrencia y convergencia de varias aeronaves en un mismo espacio aéreo, asechaban el peligro inminente de las consiguientes catástrofes de choques entre sí, advertidas por las innumerables cuasicolisiones urgiedo la creación de otro servicio más completo desde la tierra, acorde a los perfiles de la aeronavegación, que pudiera rresponder efectivamente a su protección asi surgió el Control de Tránsito Aéreo, como parte integrante del Servicio Móvil Aeronáutico.

Hoy con los avances de la electrónica, su utilidad en las comunicaciones y la navegación aérea, ha ocasionado que se prescinda del Radio-Operador y del Navegante de a bordo, pues estas dos son

*Servicio de comunicacion que desde la tierra se presta a la aeronave en vuelo; desde una estación aeronáutica especialmente destinada para ello.

fusionadas en tareas del comandante y el piloto.

1.2.3 NATURALEZA DEL EQUIPO

El personal que interviene en la operación de una aeronave o estación aeronáutica está subordinado a las especificaciones técnicas de su fabricación y de la naturaleza de los servicios y facilidades terrestre.

Los instrumentos de a bordo de las aeronaves deberán estar conforme con la disponibilidad del equipo terrestre y el personal que los maneja, adiestrados consecuentemente. Es así que el personal aeronáutico está en un constante ajustamiento a las nuevas disposiciones y depende directamente en sus relaciones de los avances tecnológicos de la época, pues, así como antes toda la seguridad de la aeronave descansaba completamente sobre su tripulación, hoy es compartida con el personal de tierra, quienes son los garantes de los servicios que demandan un vuelo seguro, placentero y puntual.

1.2.4 ESPACIOS AEREOS

Para lograr la mayor afluencia segura de tránsito aéreo, en el menor tiempo posible, ha sido necesario organizar el Espacio Aéreo en distintas categorías, atendiendo los diferentes factores que inciden directamente en el óptimo desenvolvimiento o transcurso operacional de un vuelo, tales como: el volúmen del tráfico, la clase de aeronave a utilizar el espacio aéreo, el estado meteo

rológico predominante etc.

Según sea el espacio aéreo de que se trate, se prestará un servicio acorde a su categoría que va desde una simple información de tránsito conocido que es suministrada por la autoridad A.T.S. competente, hasta un efectivo control Instrumento, que tendrán sus consiguientes responsabilidades correlativas para usuarios y prestadores del servicio establecido. Es así como se ha dispuesto según cada caso en:

- a) Espacio Aéreo con Servicio de Información de Vuelo: Es una región de información de vuelo. En él se presta el primero, fundamental y más importante servicio que el Personal Aeronáutico Terrestre le suministra al aviador; pues, en todos los espacios aéreos se proporciona esta asistencia básica. Consiste, como presume la lógica acepción de la palabra en INFORMAR.

Toda aeronave que vuele en ese espacio aéreo debe notificarse o informarse por los medios más rápidamente posibles e idóneos a la autoridad de tráfico aéreo competente del lugar y esperar que ésta le notifique de la presencia de otro tráfico conocido y/o cualquier otra información útil al vuelo a ella advertida en su espacio o los subsiguientes del vuelo en cuestión, para que el piloto pueda tomar, él, por su propia cuenta y riesgo, las medidas que sean del caso a fin de garantizar el normal



transcurso de su vuelo.

Además de este servicio de información se presta el de ALERTA para notificar a los organismos pertinentes respecto a aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento, y auxiliar a dichos organismos según convenga. Aquí el personal aeronáutico de tierra no está investido de capacidad decisoria y sus funciones se limitan a informar unicamente. A contrario sensu el personal aeronáutico en vuelo, o más propiamente dicho el comandante de la aeronave se le confieren todas las facultades para tomar las decisiones inconsultamente, pero solo reservándose para el personal terretre el derecho de exigir que se le informe sobre las medidas adoptadas a bordo para que éste lo comuniqué a los otros tráficos ESENCIALES con él

- b) Espacio Aéreo con Servicio de Asesoramiento: Es una expresión genérica que significa, según sea el caso, áreas o rutas con servicio de asesoramiento. Este servicio se suministra para que dentro de lo posible se mantenga la debida separación entre las aeronaves que operan según planes de vuelos I.F.R. (Instrument Flight Rules). El personal que presta el servicio de tránsito aéreo (A.T.S.) se convierte en un consejero del personal aéreo. Le ayuda a tomar decisiones suministrándole los datos e informaciones atinentes a su vuelo e insinúa al comandante de la aeronave en vuelo las medidas

a seguir. Esto no obliga en ningún momento al piloto al mando. Se tiene como norma aeronáutica que cualquier conducta asumida por éste así sea haciendo exactamente lo que le es insinuado o aconsejado por el personal A.T.S. es en él exclusivamente en quién recae toda la responsabilidad con respecto a la seguridad del vuelo excluyendo a éstos últimos de toda culpa si en el evento llegare a ocurrir cualquier percance

- c) Espacio Aéreo Controlado: Espacio Aéreo de dimensiones definidas dentro del cual se facilita el servicio de control de tránsito aéreo para los Vuelos Controlados. En este espacio aéreo la responsabilidad es compartida entre el personal A.T.S. y la tripulación del vuelo controlado, toda vez que le corresponde al personal terrestre A.T.S., además de suministrar información atinente al vuelo, también a dar instrucción rápida y precisa al personal en vuelo que éstos deberán observar íntegramente; y solamente objetables cuando el piloto al mando las considere no apropiadas para la seguridad, que en este caso deberán ser emanadas o confirmadas por esos. Por tanto, siempre que el piloto al mando de la aeronave está obedeciendo las órdenes del Personal A.T.S., es responsabilidad de éste toda la seguridad de protección del mismo.

El Espacio Aéreo Controlado se subdivide en tres a saber:

-Espacio Aéreo Controlado Exceptuado el Vuelo

Visual: Espacio aéreo controlado dentro del cual se permiten tanto los vuelos I.F.R. como los V.F.R., pero en que estos últimos no están sujetos a control.

-Espacio Aéreo Controlado Instrumento/Visual: Es este el espacio aéreo dentro del cual sólo se permiten vuelos I.F.R. y vuelos V.F.R. controlado.

-Espacio Aéreo Controlado Restringido a instrumentos: Espacio aéreo dentro del cual sólo se permiten vuelos I.F.R. o sea no están permitidos ningún tipo de vuelos visuales aunque las condiciones meteorológicas sean óptimas e ilimitadas. (2)

1.2.5 FENOMENOS NATURALES

La aviación es la disciplina que más dependencia tiene del estado METEOROLOGICO del Espacio Aéreo. Pues, así como el medio natural de locomoción de los peces es el agua, del tren los rieles, de los carros las carreteras, para las aves y las aeronaves lo es el espacio aéreo en los distintos niveles o altitudes. Las aves solo vuelan cuando hay un cielo despejado suficientemente, para no entrar en la formación de nubes y en contacto directo visual con la superficie terrestre, que en términos aeronáuticos se denomina V.M.C.(Visual Meteorological Condición) o sea condiciones meteorológicas visuales. En los comienzos de la aviación las aeronaves observaban el mismo comportamiento. El nombre las imitaba íntegramente, ya que las nubes y los distintos fenómenos meteorológicos del espacio constituían un completo mis-

terio para él. La tecnología ha avanzado de tal manera que los distintos estudios científicos realizados han hecho posible conocer el comportamiento de éstos fenómenos y consecuentemente permitirle al hombre ir más de su fuente de inspiración comenzando a penetrar en ellos de acuerdo con las especificaciones técnicas permitidas para cada aeronave y acorde a las facilidades de protección al vuelo prestadas desde la superficie. Estas condiciones meteorológicas son denominadas por el vocabulario aeronáutico como Instrument Meteorological Condition I.M.C) o sea condiciones meteorológicas por instrumentos.

a) Condiciones Meteorológicas de Vuelo Visual:
 El Anexo II del convenio sobre Aviación Civil Internacional, que trata sobre reglamento del aire, en su capítulo primero los define así: "Condiciones Meteorológicas expresadas en términos de Visibilidad y distancia desde las nubes, iguales o mejores que las Mínimas especificadas"* Estas distancias varían según sea que la aeronave se encuentre dentro o fuera de un Espacio Aéreo Controlado y son fijadas por la autoridad competente. Estas nunca serán menores que las recomendadas por las autoridades internacionales, OACI, descritas en

Mínimas Especificas: Son las condiciones meteorológicas mínimas que la Autoridad Aeronáutica establece para operar determinada regla de vuelo dentro de un Espacio Aéreo Especifico.

el numeral 4.1.

b) Condiciones Meteorológicas por Instrumentos:

El mismo documento del literal anterior en su capítulo primero las establece como: "Condiciones Meteorológicas expresadas en términos de Visibilidad, distancia desde las nubes y techo de nubes, inferiores a las mínimas especificadas para las condiciones meteorológicas del vuelo visual". (3)

Sin embargo estas mínimas meteorológicas especificadas por la autoridad competente podrá ser variadas por el explotador, pero nunca serán inferiores a esas. En efecto el numeral 4.2.6.2. S. del Anexo VI del convenio de la OACI, establece: "El explotador fijará las mínimas meteorológicas para cada uno de los aeródromos que hayan de utilizarse en sus operaciones. Estas mínimas no serán inferiores a ninguna de las que establezca para esos aeródromos el Estado en que este situado, excepto cuando las apruebe expresamente dicho Estado". No obstante, por cuanto le corresponde al piloto al mando la seguridad de la aeronave, a él le está facultado para establecer sus propias mínimas meteorológicas para cada operación pero obviamente, no podrán ser menores que aquellas precisadas por el explotador o patrono.

1.2.6. ACCIDENTES AEREOS

Todo suceso que altera el curso regular de la actividad aérea constituye objeto ineludible de detenido estudio, especialmente si esa eventualidad adquiere la categoría de Accidente Aéreo. Es en ese constante ajustamiento en medidas aeronáuticas encaminadas a reducir los riesgos en esta actividad y procurar su óptimo desenvolvimiento y confiabilidad donde tienen nacimiento la mayoría de las normas que rigen la relación Laboral Aeronáutica. Los percances y los accidentes aéreos dejan enseñanzas importantes a la autoridad aeronáutica, quienes después de las investigaciones pertinentes emiten recomendaciones valiosas que luego son convertidas en normas inobjetables de la relación Laboral Aeronáutica. En efecto el C.Co. Art. 1847 establece: "Todo Accidente Aéreo deberá ser investigado por la autoridad Aeronáutica, con el objeto de determinar sus causas probadas y la adopción de las medidas tendientes a evitar su repetición"

1.2.7. LAS RESTRICCIONES LOCALES

En todo contrato esta implícita la excepción de incumplimiento por fuerza mayor o caso fortuito. Es así que el contrato laboral aeronáutico viene siendo uno de estos, que si bien puede llamarse especial, dado las grandes peculiaridades que lo enmarcan, la excepción de separarse de ciertos reglamentos internos de la empresa y otras cláusulas de su contrato individual tiene mayor ocurrencia cuando por cualquier motivo técnico u opera-

cional, las autoridades aeronáuticas imparten ciertas restricciones locales (normalmente toda estación aeronáutica tiene restricciones locales) que ineludiblemente deben ser observadas por los usuarios de los servicios que en éstas se prestan.

Podemos considerar como restricción local la Afluencia de Tráfico, su intensidad y sus características especiales, que en un momento dado pueda engendrar tratamientos especiales, por la misma necesidad de alcanzar la mayor efectividad en la Seguridad del Vuelo, que en ciertos casos consiste en aplicar una mayor separación entre aeronaves dentro de un Espacio Aéreo determinado recomendado, por el STRESS operacional, lo que comunmente se conoce como Control Reglamento y lo que Técnicamente se llama CONTROL de AFLUENCIA de TRAFICO.(4)



BIBLIOTECA UNIVERSITARIA
Fernández de Madrid
Universidad de Castella

CITAS BIBLIOGRAFICAS . CAPITULO I TITULO II

- (1) MITRE CORPORATION, Air Traffic Systems Engineering, Virginia: Metrek 1985 p.15
- (2) ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL, (OACI), Convenio de Chicago/1944. Montreal: (ICAO-OACI) 1980 p.6
- (3) Ibid. p.4
- (4) ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL, Anexo Once (11) al Convenio de Chicago/1944. Montreal: ICAO-OACI 1979 p:65

C A P I T U L O I I

**FUENTES
FORMALES**

2. FUENTES FORMALES DEL REGIMEN LABORAL AERONAUTICO.

2.1. CONCEPTO Y ENUMERACION.

Todos aquellos documentos emanados formalmente de autoridad competente, ó autorizados por ellas, en vestidas de obligatoriedad, se constituyen en fuentes formales del Derecho. En efecto, para el Derecho laboral aeronáutico, éstas estan formadas por:

- a) La Constitución Nacional .
- b) Manual de Reglamentos Aeronáutico (Emanado del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil D.A.A.C.
- c) Disposiciones de la Aviación Civil Internacional (Organización de Aviación Civil Internacional O.A.C.I. ó I.C.A.O.)
- d) Decretos Especiales ó Resoluciones Especiales.
- e) Régimen Laboral Común
- f) Código de Comercio
- g) Convenciones Colectivas
- h) Reglamento de Trabajo, y
- i) Contrato Individual de Trabajo Aeronáutico.

TITULO III

SUJETOS DE LA RELACION LABORAL AERONAUTICA

C A P I T U L O I

P A T R O N O
A E R O N A U T I C O

I. SUJETOS DE LA RELACION LABORAL AERONAUTICA

1. PATRONO AERONAUTICO

1.1. NOCION

Entendemos por Patrono al empleador, sea persona natural o jurídica, que dirige la actividad laboral de un tercero que trabaja bajo su dependencia en su beneficio. por una retribución. El Patrono Aeronáutico, por consiguiente, no es menos que aquella persona física o moral, que recibe de otra sus servicios aeronáuticos materiales e intelectuales, o ambos, en forma subordinada y que se favorece de él.

1.2. CLASIFICACION DE LOS PATRONOS AERONAUTICOS

a) El Estado Patrono Aeronáutico: Se considera el primer PATRONO empleador Sujeto de la Relación Laboral Aeronáutica, dentro de nuestro ordenamiento jurídico, por cuanto tiene a su servicio el mayor número de trabajadores bajo su dependencia y subordinación directa, mediante el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil, entidad rectora de la aviación del país.

- b) Otros Patronos Aeronáuticos: Cualquier persona, natural o jurídica, que bajo su dependencia labore una o más personas que desarrollan actividad aeronáutica, mediante remuneración, ya sea empresas que prestan servicios de transporte aéreo de pasajeros, carga, aerotaxis, o especiales, como también talleres de mantenimiento y servicio a aeronaves o cualquier otra actividad esencialmente aeronáutica, se considera como patronos dentro de la relación Laboral Aeronáutica.
- c) Patronos Especiales: La organización Jurídica del Estado Colombiano, permite excepcionalmente que ciertas Instituciones, esencialmente de índole militar puedan celebrar contratos laborales con personas distintas al personal activo de las armas, si las necesidades operacionales, de servicio o de mantenimiento, así se los recomienda.

Es por tanto, que la Policía Nacional, la Armada Nacional y la propia Fuerza Aérea Colombiana, se convierten indiscutiblemente en Patronos, sujeto de la Relación Laboral Aeronáutica Común; pues con su personal del servicio se rigen por normas especiales. Pero, en últimas, por ser estas instituciones representantes del Estado, éste viene a constituirse en Patrono, mas propiamente dicno.

C A P I T U L O I I

T R A B A J A D O R
O
P E R S O N A L
A E R O N A U T I C O



BIBLIOTECA UNIVERSITARIA
Fernández de Madrid
Universidad de Cartagena

2. TRABAJADOR AERONAUTICO O PERSONAL AERONAUTICO

2.1. NOCION

Es toda persona natural que desempeña una función subordinada, deudora de un servicio especializado en la disciplina técnica vinculada directamente a la ciencia aeronáutica, y acreedora de un salario a otra persona natural o jurídica.

En el campo de la legislación aeronáutica, se preceptúa, que solo puede realizar función aeronáutica subordinada, el Personal Aeronáutico. El eminente tratadista de Derecho Aeronáutico AMBROSINI, a través de su definición de éste Derecho, lo designa como " Gente del Aire ", que es una de las tres instituciones que integran el concepto de ésta disciplina (1) . ALVARO BAUZA ARAUJO, sostiene que el estudio de esta institución " va adquiriendo una importancia mayor, en relación con la complejidad creciente del transporte aéreo y la necesidad de tripulaciones dotadas de alta especialización para el seguro manejo de las aeronaves cada vez con mayor tamaño y velocidad. El adelanto de la electrónica y su aplicación al vuelo de las aeronaves se encuentran todavía lejos de disminuir la importancia fundamental de la intervención humana en la conducción de éstas y en las tareas relacionadas con sus operaciones." (2) .

2.2. INSUSTITUIBILIDAD DEL PERSONAL AERONAUTICO

De la intervención humana no se podrá prescindir jamás, y maxime se le podría desplazar de las funciones mecánicas repetitivas, ya que esencialmente esta actividad está sujeta a una extensa gama de contingencias, sino imposibles, difícilmente previsibles y programables, inclusive por computadoras. Por muy sofisticadas que pueden ser éstas, la actividad humana directa será siempre necesaria para definir la operación aeronáutica; conservando para el hombre toda la capacidad decisoria en cada caso determinado, donde fundamentalmente, su preparación técnica profesional viene a constituirse cada día en el factor de más honda relevancia en estas operaciones, indistintamente del avance tecnológico de la época de que se trate.

2.3. DENOMINACION

El Trabajador Aeronáutico o Personal Aeronáutico es el término genérico que indistintamente en adelante utilizaremos para designar todas las formas que toma el personal que presta su servicio aeronáutico especializado, cualquiera que sea su esencia. En efecto, el Código de Comercio en su Artículo 1800 define éste en los siguientes términos: "Se entiende por Personal Aeronáutico aquellas personas que a bordo de las aeronaves o en tierra cumplen funciones vinculadas directamente a la técnica della navegación aérea."

CITAS BIBLIOGRAFICAS, CAPITULO II TITULO III

- (1) AMBROSINI, Antonio. Instituciones del Derecho de la Aviación, Buenos Aires, 1951 p.48
- (2) BAUZA ARAUJO, Alvaro. Op. Cit. p.27

TITULO IV

REQUISITOS DEL PERSONAL AERONAUTICO

C A P I T U L O I

**FUNDAMENTOS
GENERALES
DE LOS
REQUISITOS**



BIBLIOTECA UNIVERSITARIA
Fernández de Madrid
Universidad de Cartagena

1. FUNDAMENTOS GENERALES DE LOS REQUISITOS

1.1. NOCION

Sí bien, para la operación de una aeronave, o una estación aeronáutica cualquiera, es siempre indispensable reunir ciertas exigencias demandadas por la autoridad competente, sea de orden nacional o internacional, dependiendo del servicio que se preste; también para el personal aeronáutico le son requeridos celosamente atenderse a determinadas normas impuesta por la misma para poder ejercer la profesión.

1.2. NORMATIZACION.

"Corresponde a la autoridad aeronáutica la determinación de las funciones que deben ser cumplidas por el personal aeronáutico, las condiciones y requisitos necesarios para su ejercicio y la expedición de las licencias respectivas" (C. Com. Art. 1801).

Por expreso mandato de disposición legal la autoridad aeronáutica es el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil o en el futuro la entidad que asuma las funciones que actualmente desem

peña dicha jefatura. En efecto el Art. 1782 del C.Com. preceptúa: "Por "Autoridad Aeronáutica" se entiende el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil o la entidad que en el futuro asuma las funciones que actualmente desempeña dicha jefatura. Corresponde a esta autoridad dictar los reglamentos aeronáuticos".

En virtud de los preceptos anteriores el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil mediante resolución 2054 de 1976 establece los requisitos para ejercer funciones técnicas aeronáuticas en donde tácitamente advierte que todo personal aeronáutico debe ser técnico.

Los requisitos para ejercer funciones técnicas aeronáuticas dictadas por esta jefatura, en consecuencia son los siguientes:

- Preparación académica en centro educativo autorizado por ella y título de idoneidad emanados de éstos.
- Licencia técnica aeronáutica
- Certificado médico vigente, a excepción de algunos casos
- Nacionalidad colombiana
- Limite mínimo de edad y máximo en algunos casos

C A P I T U L O I I

**PREPARACION
Y TITULO DE
IDONEIDAD**

2. PREPARACION ACADEMICA Y TITULO DE IDONEIDAD

2.1 INSTRUCCION DEL PERSONAL

La formación del personal aeronáutico esta confiada exclusivamente a las escuelas e instituciones de enseñanza especializada autorizadas por el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil. Estas podrán ser de carácter oficial o privadas y se clasifican en escuelas de vuelo o pilotaje, escuelas de tierras o especialidades aeronáuticas y escuelas de operaciones.

2.2. AUTORIZACION DE FUNCIONAMIENTO

Los requisitos para la aprobación o renovación de permisos de operación se determinarán teniendo en cuenta su especialidad, a quienes se les otorgue por el término prorrogable de un año, pero conservando la autoridad competente la facultad de retirárselos en cualquier momento si se llegare a comprobar cualquier irregularidad en la enseñanza, en la expedición de certificado de idoneidad o falta a la ética, previa investigación que se ordenará en cada caso obviamente.

Para todos los casos, los instructores que pres-

ten sus servicios como docentes en estas dependencias educativas deberán poseer licencias aeronáuticas de instrucción de acuerdo a su especialidad, expedidas por la autoridad competente.

2.3. RESTRICCIÓN NUMÉRICA DE ALUMNOS

En consideración a que la instrucción debe ser minuciosa, y no deberá ahorrarse el tiempo que sea necesario para impartir a cada estudiante la enseñanza teórica y el adiestramiento individual conservando cierta regularidad, que exige cada rama de esta disciplina, se limita el número de alumnos a veinticinco (25) para cada clase como máximo. En efecto, el M.R.A. numeral 1.1.9. establece: "El número de alumnos por cada clase no puede exceder de veinticinco (25) en los diferentes cursos que se adelanten sobre materias aeronáuticas civiles". En concordancia con esta norma y para afianzar su sentido el numeral 1.1.13. ibidem dice: "La instrucción de vuelo en fase "PRE-SOLO" deberá ser continuada, es decir con una intensidad tal que permita al alumno una coordinación completa en los conocimientos a través de este período, que no será mayor de 60 días desde el comienzo de esta fase".

2.4. ALUMNO ELIMINADO

Los alumnos eliminados de estas escuelas por el comite de instrucción, que deberá tener cada establecimiento educativo, no podrá ser aceptado en otra similar, a menos que sea autorizado por

el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil, comprobadas las razones y motivos que hayan dado lugar a la decisión de esta separación o retiro de ella.

2.5. TITULO DE IDONEIDAD

Una vez culminados los estudios y aprobados todas las asignaturas oficiales es, obligación de las escuelas e instituciones que imparten estas enseñanza especializada, certificar tal hecho mediante diploma o cualquier otro documento equivalente al alumno con destino al Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil, que deberá recogerlo y darle la validez probatoria para con éste optar a la consecución de la licencia respectiva ante éste mismo. Esto es el CERTIFICADO DE IDONEIDAD.

C A P I T U L O I I I

L I C E N C I A
T E C N I C A



BIBLIOTECA UNIVERSITARIA
Fernández de Heredia
Universidad de Colima

3. LICENCIA TECNICA AERONAUTICA

3.1. NOCION

Es el documento que permite la utilización de la patente de idoneidad durante cierto tiempo, de acuerdo a las condiciones psico-físicas de su titular, acreditadas por su correspondiente certificado médico. El Manual de Reglamento Aeronáutico la define como: "Autorización que expide el Departamento al personal técnico aeronáutico y que lo habilita para desempeñarse en sus funciones con privilegios, limitaciones y vigencias determinados en actividades de aire y tierra, vinculadas directamente con la aviación" (1). De esta definición se colige que toda licencia aeronáutica tienen las siguientes características.

3.2. CARACTERISTICAS DE LA LICENCIA

De la definición legal se colige que toda licencia contiene las siguientes características:

- Contiene una autorización
- Son expedidas por el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil
- Son para el personal técnico exclusivamente

-Personal e intransferible: Es axiomático esta afirmación, pues, si la licencia es el documento que acredita una autorización para que su titular, pueda ejercer legalmente la actividad profesional aeronáutica; y concedida únicamente previo del lleno de los requisitos preestablecidos por la autoridad competente; es lógico entonces advertir que no podrá pasarse a otra persona para ser utilizada "Al Portador", por cuanto es Personalísima, individual e intransmisible.

-Inseparabilidad: Una de las observaciones escritas en toda licencia aeronáutica es: "... DEBE PORTARSE DURANTE EL TRABAJO". Esta advertencia imperativa no puede ser excusada por ningún Personal Técnico Aeronáutico. La única forma que el titular de una licencia puede demostrar su existencia es exhibiéndola en el momento de su requerimiento por cuanto no hay otro documento que la sustituya ni que le sea equivalente. La autoridad aeronáutica podrá solicitar su presentación al momento de ejecución de una labor aeronáutica profesional y esperar que le sea enseñado en el acto; que de negarse deberá abstenerse de tramitar las actuaciones u ordenar la suspensión de las ya iniciadas, para las cuales sea este un documento indispensable (M. R. A. 2' 2.1.16)

-Negada por Sanciones Pendientes: El Departamento se abstendrá de revalidar u otorgar

licencias, certificaciones o autorizaciones de cualquier orden a personas con sanciones pendientes ejecutorias, hasta tanto esta sean debidamente canceladas o cumplidas. (M.R.A. 2.2.1.15)

-Provisionabilidad: Las licencias provisionales para personal técnico colombiano se otorgarán solo en los casos de adición y no serán otorgadas por término máximo de treinta (30) días. (M.R.A. 2.2.1.19.)

-Idioma: Los titulares de licencias aeronáuticas colombianas deben saber hablar, leer y escribir el idioma oficial colombiano. (M.R.A. 2.2.1.20)

-Clasificación Internacional: Toda licencia llevará anotada su clasificación internacional de acuerdo a las convenciones internacionales (M.R.A. 2.2.1.18)

-Clasificación Mínima: Las calificaciones de exámenes para optar por licencia no podrán ser menores de ochenta (80%) por ciento para instructores y controladores radar; setenta y cinco (75%) por ciento para pilotos de transporte de línea aérea y setenta (70) por ciento para los demás casos (M.R.A. Lit g 2.2.2.)

-A Extranjeros: Ninguna licencia faculta al extranjero para ejercer actividad comercial dentro del territorio colombiano.

- Tiene vigencia determinada
- Contiene privilegios
- Esta sujeta a limitaciones

La licencia, además de asegurar la Idoneidad y el Permiso para desempeñar una función aeronáutica, es también un certificado de HONORABILIDAD. Para ser acreedor de ella y conservarla su titular debe merecerla por su conducta ejemplar observada dentro de la sociedad tanto en la actividad aeronáutica como cualquier otra.

"Para que una acción sea buena requiere que el individuo obre no únicamente conforme al deber, sino por deber, es decir, sin otro propósito que el de cumplir la exigencia normativa" (2).

"El Departamento se abstendrá de conceder licencia y cancelar las otorgadas a quienes hayan observado mala conducta en otras actividades, o hayan sido descalificados de ellas por falta de disciplina u otras causas que constituyan impedimento moral para el ejercicio de su actividad en la aviación civil. La embriaguez o el uso de drogas heróicas es causal de mala conducta" (M.R. A. 2.2.1.14.)

En consecuencia, las características mencionadas las discriminamos así:

- a) Autorización de la Licencia: En toda Licencia se concede una facultad a su titular para

desempeñar legalmente la actividad en ella consignada.

Es así que este reconocimiento excepcional confiere explícitamente una autorización a su poseedor y no puede ser desconocida por persona alguna.

- b) Expedidas por el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil: En virtud del Art. 1802 del Código de Comercio la autoridad competente para licenciar al personal aeronáutico es el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil y en concordancia con el numeral cuarto del Art. 15 del decreto 2332 de octubre 7 de 1977, corresponde a la división de Control Técnico dependiente de la Dirección de Operaciones Aéreas de este Departamento.
- c) Son Para el Personal Técnico Exclusivamente: Las personas que desempeñan funciones netamente administrativas vinculadas con el campo aeronáutico no necesita poseer licencias; por cuanto, en ningún aparte de los reglamentos aeronáuticos así se lo exigen. Sin embargo, requieren la idoneidad del caso para poder laborar adecuadamente. No obstante, por misma necesidad en el servicio, se requiere constantemente que este personal administrativo tenga un conocimiento a fondo del campo técnico a fin de resolver prioridades dentro de las labores técnicas y determinar las pautas administrativas que habrán de repercutir en ellas.

La necesidad hace que la tendencia actual es la de licenciar a este personal administrativo igual que en otros países como en la Argentina, en que los cargos administrativos de relevancia y dirección, sean asignadas solo a personal con idoneidad y licencias técnicas y especialmente en las funciones administrativas del caso.

Mientras para formar al personal técnico es menester una preparación escalonada intercalando la instrucción teórica con la práctica de campo o experimental directamente, para el personal administrativo es menos exigente y no se requiere todo el tiempo indispensable como para los primeros. Es por lo mismo que será siempre más viable que sea el personal técnico licenciado el que se complemente con una administrativa y luego desempeñarse en las escrupulosas funciones que demanden las necesidades aeronáuticas.

- d) Vigencia de la Licencia: Ninguna autorización o licencia puede estar en vigor indefinidamente. En cuanto al tiempo que el Personal Aeronáutico puede gozar de los privilegios de su licencia, el Manual de Reglamentos Aeronáuticos numeral 2.2.1.5. preceptúa: "La vigencia de autonomía de operación de las licencias técnicas está condicionada al término fijado en el certificado médico correspondiente y a los demás requisitos establecidos para cada una de ellas incluyendo los exámenes y pruebas periódicas necesarias para comprobar la idoneidad profe-

sional en cada aeronave". Aquí se deduce que para toda licencia técnica que está sujeta a la vigencia de su correspondiente certificado médico, este requisito no puede pretermitirse ni equivalerse con otras prerrogativas. De la misma manera debe aprobar los exámenes regulares que para cada licencia le son establecidas

Sin embargo hay algunas licencias técnicas que excepcionalmente no requieren certificado médico para su vigencia. Estos tendrán vigor indefinido con el único requisito que el personal esté laborando en la actividad autorizada en la licencia. Aquí la excepción se entiende en consideración a que este personal, apesar de sus responsabilidades ante las funciones aeronáuticas, estas no están sujetas a las premuras y exigencias inaplazables e inostergables como en las otras que una vez iniciadas, y en el desarrollo de la actividad debe continuarse hasta su culminación. Es así como el piloto o el controlador de tráfico, después de iniciado un vuelo o comenzado a controlar un tráfico, respectivamente, éstos deberán estar en la capacidad orgánica y síquica para ofrecer la garantía de conducir la aeronave hasta terminado el vuelo ó completado el tránsito en su Area o Zona de Control respectivo. Estos funcionarios no pueden abandonar su labor una vez iniciada, o apartarse a descansar siquiera, pues, simplemente causaría una catástrofe. Es así que para este personal sea tan fundamental que su estado de salud sea



óptimo; que de acuerdo a la categoría de la licencia se será requerido al aspirante clasificación de certificado médico correspondiente, de mayor a menor grado.

El Manual de Reglamentos Aeronáuticos literal h numeral 2.2.2. establece: "el Departamento se reserva el derecho de verificar en cualquier momento la idoneidad del titular de una licencia, pudiendo someterlo a las comprobaciones que estime convenientes" De aquí se infiere que excepcionalmente toda licencia viene condicionada a la cláusula resolutoria de caducidad.

- e) Contiene Privilegios: El derecho para ejercer las funciones autorizadas en las respectivas licencias exclusivamente a los titulares de las mismas es lo que llamamos privilegios, igualmente los titulares de las mismas gozarán de los beneficios que de acuerdo a su clasificación internacional, que debe ser registrada en cada una de ellas, proporcionen los convenios y tratados vigentes!

El Manual de Reglamentos Aeronáuticos numeral 1.2.1.22. dispone: "Las licencias que expide el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil para el personal de miembros de la tripulación de vuelo, son los documentos oficiales para comprobar los requisitos de conocimiento, experiencia, capacidad técnica y serán los aceptados para acreditar la ido-

neidad del personal asignado a cualquiera de las funciones para operación de aeronaves en las diferentes actividades de la aviación civil colombiana. (Resolución No. 1697 de marzo 11 de 1981)".

La sola licencia es suficiente documento para acreditar la idoneidad de su titular, apto para desempeñarse en las funciones asignadas, registradas en ellas, para las actividades de la aviación civil colombiana, obviamente acompañada del correspondiente certificado médico.

f) Limitaciones de las Licencias: Apesar de éstos documentos ser los más importantes para el desempeño del personal Aeronáutico, sus titulares no están facultados irrestrictamente. El Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil establece algunas limitaciones en beneficio de la seguridad aérea, que a continuación discriminamos:

- La vigencia de toda licencia esta condicionada al término del certificado médico correspondientes.
- Las pruebas periódicas que se practican también deben ser a satisfacción de las autoridades competentes.
- Si la seguridad aérea lo exige, la Licencia puede ser modificada y hasta ser cambiada de categoría, por motivos de sanción en caso de infracción de los reglamentos, o si la persona a quien se otorgó deja de reunir los

requisitos necesarios para el ejercicio de su profesión.

-El Manual de Reglamento Aeronáutico numeral 2.2.1.10. determina: " El peso de operación incluido en las limitaciones de las licencias de vuelo cubre unicamente las aeronaves en las cuales se tiene licencia vigente".

-La autonomía de las licencias de pilotos civiles de transporte de pasajeros y carga están limitadas a una sola clase y tipo de aeronave.

-Está limitada solamente a las aeronaves para las cuales ha efectuado los entrenamientos complementarios dentro de la correspondiente vigencia apesar de la inclusión de diferentes clases y tipos de aeronaves en una misma licencia de piloto. En efecto el Manual de Reglamento Aeronáutico numeral 2.2.1.4. establece: "La inclusión de diferentes tipos de aeronaves en una misma licencia de piloto, en manera alguna faculta a su titular para operar aeronaves diferentes a aquellas para las cuales ha efectuado los entrenamientos dentro de la correspondiente vigencia".

3.3. TRASLADOS

A propósito de esta norma, surge un interrogante en cuanto al Personal del Servicio Móvil Aeronáutico categoría R, más comunmente conocidos como Personal de Tránsito Aéreo. A este personal se le expide licencias para desempeñar funciones en los distintos espacios aéreos, zonas de control,

aeródromos o áreas de control según sea el lugar o la estación en donde haya recibido el entrenamiento correspondiente. El titular se convierte en un especialista de la categoría de la Licencia dentro del Espacio Aéreo respectivo. Hasta aquí no hay problema alguno, porque normalmente después de expedir la autoridad competente la Licencia de Idoneidad el titular de la misma regresa a continuar prestando sus servicios al mismo Espacio Aéreo o lugar donde ha recibido su entrenamiento, registrado en su licencia respectiva.

El problema nace cuando se efectúan traslados de este personal a otras Areas de Control, Zona de Control o Aeródromos distintos de los mencionados en las licencias como limitaciones de las mismas. Hay que aclarar que, apesar de que el principio de Control de Tránsito Aéreo es universal las reglas son generales, cada Área, Zonas de Control o Aeródromos, tienen su propia configuración, sus rutas son distintas, sus radio-ayudas localizadas y distantes con otras frecuencias y denominaciones, los procedimientos para las aproximaciones tanto por Instrumentos como las Visuales difieren, el Estado Meteorológico Predominante normalmente no son iguales, los Procedimientos de Salida Standarizados (S.I.D.) obviamente son desiguales y las restricciones locales de toda índole no se parecen etc.; más sin embargo, esos no son óbices para que se siga efectuando los referidos traslados indiscriminadamente sin reajustar o enmendar las licencias correspondientes apesar de tener igual categoría; cada una tiene

una limitación diferente, y por tanto no son intercambiables.

3.4. CAMBIO DE CATEGORIA DE LICENCIA

A este personal en razón de la seguridad aérea se le debía regular de igual manera como a los pilotos en el numeral 2.2.14. ibidem, precitado, que por analogía creemos que perfectamente le es aplicable este precepto fundamental en concordancia con el numeral 2.2.1.13. ibidem, que a su tenor reza: "Toda licencia puede ser cancelada, suspendida o modificada en cualquier momento si la persona a quien se otorgó deja de reunir los requisitos necesarios para el ejercicio de su profesión, o como sanción en caso de infracción de los reglamentos. Asi mismo se puede cambiar la categoría de la licencia, si la seguridad aérea lo exige".

El primero y el último inciso de esta regla nos dá fuerza para sostener que es mandatorio que la autoridad aeronáutica no se limite solamente a expedir normas sino que además debe velar por los entrenamientos y pruebas periódicas en las distintas "AREA" a donde son trasladados, y que se les cambien las limitaciones de las licencias o se las amplien por las otras, no sin antes de reunir los suficientes conocimientos sobre las nuevas "AREAS" que se les asignan, que vienen siendo un derecho de los usuarios de este servicio de Control de Tráfico Aéreo y de los servidores públicos

91

3.5. ALGUNAS CRITICAS

3.5.1 OMISION DE REQUERIMIENTO NORMATIVO

No se entiende cómo en nuestro país, unos cargos tan delicados y exigentes, como la Administración de un Aeródromo, catalogado, como Capitán de Puerto, sea desempeñado por personas que no tienen la mínima cultura aeronáutica; (pués, las normas no lo demandan.)

Igualmente hay otras labores administrativas que son desempeñadas por personas con preparación netamente técnicas. Normalmente estas personas son poseedores de licencias técnicas aeronáuticas de mayor jerarquía, pero carentes de títulos de Idoneidad administrativa ni experiencia equivalente.

Eso explica la constante contradicción entre los sectores técnicos y administrativos de la aviación donde cada uno esta en constante contravía con respecto al otro.

3.5.2. OTRAS ACTIVIDADES AERONAUTICAS

Hay otras funciones no propiamente administrativas ni netamente técnicas, para las que tampoco se les exige licencia aeronáutica alguna. Solo le son requerido un certificado de Idoneidad. Entre otros tenemos a los cargos de Oficiales de Información Aeronáutica, que creemos, por cuanto su función consiste en la recepción, interpretación, confección, selección, archivo, asesoría de tri-



pulación y facilitación de datos e informaciones aeronáuticas, debe desempeñarse por personas que acrediten, además del certificado de idoneidad la licencia respectiva; por cuanto en ella descansan en gran parte la seguridad aérea.

De la misma forma podemos mencionar a los Operarios Calificados, comunmente conocidos como Bomberos Aeronáuticos, que si bien en la mayor parte del tiempo no se encuentran activando sus equipos de salvamento y extinción de incendios, su sola presencia preventiva y disponibilidad constante se constituye en una garantía y confianza para la operación aérea. A este personal tampoco se le exige licencia, y mucho menos un certificado médico conforme a su labor que nos parece fundamental para su adecuado ejercicio. Para estos es menester una preparación y entrenamiento adecuado por el cual es de apremio un estado físico-psíquico óptimo, que debería estar controlado por Medicina de Aviación

3.5.3. LICENCIAS AL PERSONAL AERONAUTICO DE LA FUERZA AEREA COLOMBIANA

El personal de la Fuerza Aérea Colombiana (F.A.C.), en actividad o en retiro, tendrá derecho a que el Departamento de Aeronáutica Civil le expida la Licencia correspondiente al título obtenido en esa Institución en alguna de las especialidades aeronáutica, sin necesidad de presentar nuevos exámenes, previo el cumplimiento de los siguientes requisitos: (3)

- a) Presentar certificado de experiencia aeronáutica durante el tiempo de servicio, la que no debe ser inferior a cuatro años en ejercicio de las funciones relacionadas con su título de idoneidad, pero puede reducirse a solicitud del comandante de la Fuerza Aérea Colombiana.
- b) Presentar solicitud formal al Jefe del D.A.A.
- c) Tener en cada caso una experiencia equivalente a la exigida en los reglamentos aeronáuticos para la Licencia o adición correspondiente.
- d) Tener certificado médico vigente correspondiente a la Licencia solicitada.

3.6 LICENCIAS AERONAUTICAS A PERSONAL EXTRANJERO

3.6.1 OPCIONADOS

Solo al Personal Extranjero que aspire a obtener licencia para ejercer funciones distintas al pi-

lotaje podra hacerlo con término de su permanencia en el país, una vez cumplido los mismos requisitos exigidos a los naturales colombianos acreditando su respectiva cédula de extranjería o visa de residente además de saber el idioma oficial colombiano. Quiere decir vocalizarlo, escribirlo y entenderlo.

No obstante del lleno de esos requisitos, la autoridad aeronáutica podrá negar el otorgamiento de las mismas a extranjeros en cuyo país los colombianos no gozan del mismo privilegio. A este respecto el M.R.A. numeral 2.2.9.3. señala:

"La autoridad aeronáutica podrá negar la expedición de licencias a extranjeros en cuyo país de origen no exista reciprocidad para con los colombianos."

3.6.2. EXCEPCION PROVISIONAL

Solo en el evento de que en el país haya falta verificada de Personal Técnico Aeronáutico, necesario para desempeñar estas funciones, se podrá autorizar provisionalmente licencias a personal extranjero para ejercerlas comercialmente hasta tanto haya colombianos en capacidad de reemplazarlo. La Resolución 1030 de febrero 20 de 1980 emanada de la Dirección del D.A.A.C. señala: "En caso de carencia comprobada de Personal Técnico colombiano, se podrá conceder licencias provisionales a personal técnico extranjero para ejercer actividades aeronáuticas hasta tanto haya personal colombiano entrenado".

3.6.3. LA REVALIDA

3.6.3.1 NOCION

Es el acto administrativo en virtud del cual la autoridad competente confiere validez, dentro de su territorio, a los certificados de idoneidad y licencias expedidas fuera de él, de que son titulares colombianos o extranjeros.

El Convenio de Chicago hace referencia al acto de Revalida, determinando en Art.33 que los Certificados de Aeronavegabilidad y de aptitud y las Licencias expedidas o convalidados en el Estado Contratante donde este matriculada la aeronave, serán reconocidos como validos por los demás Estados Contratantes que siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido dichos certificados o licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas que en su oportunidad establezcan, en aplicación del convenio (4).

3.6.3.2 EL CASO COLOMBIANO

Este principio del convenio de Chicago es acogido por los Estados Contratantes unánimemente en sus legislaciones internas, pues es de aplicación general. En Colombia también es aplicado y por expresa disposición del Código de Comercio así lo establece, aún en forma más amplia en aplicación a la reciprocidad a falta de tratados internacionales. En efecto el Art. 1802 preceptúa: "A falta de tratados internacionales y a condición de res

ciprocidau, la autoridad aeronáutica podrá reconocer las licencias otorgadas en el extranjero, siempre que estas hayan sido expedidas válidamente por la autoridad competente y que los requisitos de expedición sean equivalentes a los exigidos por la ley colombiana".

CITAS BIBLIOGRAFICAS, CAPITULO III TITULO IV

- (1) DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE AERONAUTICA CIVIL, Manual de Reglamentos Aeronáuticos. Bogotá: D.A.A.C. 1987 p.42
- (2) GARCIA MAYNES, Eduardo. Introducción al Estudio del Derecho. Mexico D.F : Ediciones PORRUA S.A. 1968 p.263
- (3) DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE AERONAUTICA CIVIL, Op Cit. p.112
- (4) BAUZA ARAUJO, Alvaro Op. Cit. p.252

C A P I T U L O I V

**CERTIFICADO
MEDICO**

4. CERTIFICADO MEDICO AERONAUTICO

4.1. NOCION

Es el documento en que conste la aptitud-limitaciones físico-psíquicas de una persona técnica aeronáutica, que la autoriza para ejercer o no los privilegios de su licencia respectiva. Es Expedido por la Dirección General de Operaciones Aéreas del D.A.A.C., mediante la División de Medicina de Aviación, previo los conceptos de los médicos especialistas, nombrados éstos por resolución del Jefe del Departamento, de los exámenes por ellos al aspirante practicados.

4.2. GENERALIDADES

Por cuanto el estado de salud varía con el tiempo, además con la actividad específica de cada persona, todo certificado médico aeronáutico tiene una validez determinado, la cual debe registrarse en él. No obstante, la autoridad competente se reserva el derecho de someter a su titular a exámenes antes de esa fecha cuando lo estime conveniente por factores de seguridad aérea (Lit. g. Num. 2.8. del M.R.A.)

4.2.1. FACULTATIVO DEL D.A.A. C. SU EXPEDICION

A discreción del Departamento y convocando las juntas médicas que considere convenientes, queda la determinación de expedir un certificado médico en cualquiera de las clases establecidas, cuando el aspirante no llena los requisitos exigidos, excepto cuando es declarado "NO APTO" por:

- a) DIABETIS MELLITUS: Que requiere la administración de insulina y otras drogas hipoglicemiantes para su control.
- b) El Infarto en el Miocardio
- c) La Angina de Pecho o la evidencia de otras enfermedades coronaria y predisponentes para el infarto
- d) El carácter y manera de ser del aspirante que muestre inestabilidad y proceder desordenados que se repitan en todos los actos
- e) Alteraciones Psico-Paticas
- f) Alcoholismo crónico
- g) Adicto a la droga
- h) Epilepsia
- i) Alteraciones o estados de conciencia que no

satisfagan al médico, observadas en el curso de la elaboración de la ficha médica. A contrario sensu, si demuestra satisfactoriamente que por experiencia, práctica y controles técnicos de vuelos, puede ejercer adecuadamente sus funciones, en forma tal que no comprometa la seguridad del vuelo durante el período de validez de tal certificado, no se le deberá negar. (1)

4.2.2. REGISTRO DE LIMITACIONES

La necesidad de limitar las licencias en cuanto a tipo de operación o en cuanto a tiempo por causas médicas serán especificadas por el médico de aviación examinador. Dichas limitaciones deberán figurar en la licencia correspondiente, además de ser registradas, obviamente, en el propio certificado en cuestión.

4.2.3. POSIBILIDAD DE APELACION

No obstante, el aspirante a certificado médico que se encuentre en desaveniencia con su médico examinador podrá apelar la decisión de éste solicitando la convocatoria del Tribunal Médico, máxima autoridad en materia médica aeronáutica, que conoce en última instancia los problemas de reclamaciones con relación a la calificación de aptitud, quien puede ser oído personalmente o por medio de un representante suyo que deberá ser un profesional médico preferiblemente, especializado en medicina de aviación.



4.3 EL TRIBUNAL MEDICO AERONAUTICO

4.3.1 COMPOSICION

Este tribunal esta integrado por cuatro médicos delegados del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil, nombrados directamente por el Jefe de éste organismo mediante resolución, por tiempo indefinido además de ser integrado tambien por el Jefe de la División de Medicina de Aviación quién lo presidirá. En caso de que uno de los miembros de éste tribunal, como médico delegado del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil haya sido quien declaró la cancelación o limitación del certificado objeto de la convocatoria, será remplazado por un miembro ad-hoc.

4.3.2. DETERMINACIONES DEL TRIBUNAL MEDICO

Sobre las decisiones del Tribunal Médico el Manual de Reglamento Aeronáutico numeral 2.3.13.4. establece:

- a) "Las condiciones a que llegue el Tribunal Médico se tomarán por mayoría de votos, considerándose como tal las dos terceras partes de los miembros.
- b) De las reuniones y decisiones del Tribunal será levantada un acta en la cual se anotarán los antecedentes, la evolución y el estado actual, las conclusiones obtenidas en el estudio del caso clínico que afecte al interesados.

- c) Estas actas llevarán las firmas de los miembros del Tribunal que adotarán las conclusiones y decisiones correspondiente. Esta acta será elevorada en seis copias que se distribuirán de la siguiente manera:
 - Una para cada uno de los miembros del Tribunal.
 - Una para la hoja de vida del interesado.
 - Y para el Jefe de la División de Medicina de Aviación.

- d) Al interesado se comunicará por escrito el concepto definitivo; y solamente se autorizará copia del acta cuando éste la solicite una persona o entidad competente.

4.3.3. TRIBUNAL MEDICO DE REVISION

Las comunicaciones del Tribunal Médico en referencia podrán ser modificadas, adicionadas o revocadas por un nuevo Tribunal, siempre y cuando el interesado aporte nuevos elementos de juicios para la revisión de las conclusiones anteriores; sin embargo, no se podrá someter a un mismo caso a estudio de dos reuniones del Tribunal sino despues de tres meses y antes de seis para tomar una decisión definitiva.

4.4. PERIODO DE EXAMENES

Para la expedición y revalidación de los Certificados Médicos Aeronáuticos se establecen dos períodos de exámenes; a saber: El Anual y el

semestral sin perjuicio de los exámenes que la autoridad estime conveniente practicarle o un titular de estos certificados antes de su vencimiento, en atención a normas de seguridad.

a) Examen Anual: El Manual de Reglamentos Aero-náuticos literal C del numeral 2.3.8. establece: "El examen anual corresponde a todas las personas titulares de Licencias de Tripulantes de Vuelo y de las destinadas a control de Tránsito aéreo. Estos exámenes comprenden:

- Psico-Físico General
- Organos de los Sentidos (ojos y otorrinos)
- Pleuro-Pulmonares (Fluoroscopia o Abreugrafía)
- Laboratorio Clínico y Cardiolipina, (Azuhemia Glicemia, Parcial de Orina, Coprológico, grupo Sanguíneo y Factor Rh)
- Electrocardiograma para pilotos que hayan cumplido 40 años.

b) Exámenes semestrales: Es obligación de todo piloto que ejerza actividad autónoma del vuelo, excepto los privados, efectuar semestralmente el examen psico-físico general (M.A.R. numeral 2.3.8. literales B y C.)

4.4.1. EXAMEN ADICIONAL

Además de esos, los pilotos en actividades aer-agricolas de aplicación de elementos tóxicos, debe presentar un examen de Colinesteresa cada

4.5. CLASIFICACION DE LOS CERTIFICADOS

105

Dado que en las distintas funciones que desarrolla el Personal Aeronáutico hay mayor o menor riesgo de quebrantos de salud, la autoridad aeronáutica ha dividido los certificados en categoría, de acuerdo a las exigencias de efectividad requeridas en el desempeño de cada actividad laboral, Considerando todo los factores de juicio los dividen en:

a) Certificados de primera clase: A estos les corresponden:

- Para pilotos de transporte de línea y comerciales en actividad autónoma, tendrán una validez de seis (6) meses con revalidaciones periódicas por igual término
- Para pilotos de línea y comerciales en actividad de copiloto o Primer Oficial, tendrá una validez de doce meses, con revalidaciones periódicas por igual tiempo .
- Para alumnos de pilotaje comercial, validez por 24 meses

b) Certificados de Segunda Clase:

- Para ingenieros de vuelos; validez doce meses con revalidaciones por igual término
- Para navegantes de Vuelos; validez por veinticuatro meses, con revalidaciones periódicas por igual término
- Personal de Tránsito Aéreo (servicio Móvil aeronáutico categoría R); validez por veinticuatro meses con revalidaciones periódicas

por igual término y

106

c) Certificados de tercera clase:

- Para alumnos de pilotaje privado válidez por doce (12) meses
- Para pilotos privados; válidez doce meses y
- Auxiliares de abordaje; válidez por veinticuatro (24) meses. (2)

CITAS BIBLIOGRAFICAS, CAPITULO IV TITULO IV

- (1) DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE AERONAUTICA
CIVIL. Op. Cit. p.117
- (2) Ibid. p.120

C A P I T U L O V

NACIONALIDAD



INSTITUTO UNIVERSITARIO
Fernández de Heredia
Universidad de Caceres

5. NACIONALIDAD

5.1. NOCION

Es la condición y el carácter peculiar de un pueblo ligados por vínculos idénticos y por su origen histórico.

5.2. MEDIDA PROTECCIONISTA

El pueblo organizado en Estado Soberano esta facultado para dictar libremente sus normas que deberán ser observadas dentro de su territorio; éstas, tendiente siempre a proteger al conglomerado y a perfeccionar el Contrato Social. "El trabajo es obligación social y gozará de especial protección del Estado". (Art. 17 Cont.Nal. Acto Legislativo de 1936).

"Toda persona es libre de escoger profesión u oficio. La ley puede exigir título de idoneidad y reglamentar el ejercicio de las profesiones". (Inciso 1o. Art. 39 Const. Nal).

En virtud de los preceptos anteriores, el legislador dicta normas tendientes a proteger a sus nacionales, restringiendo el ejercicio de ciertas

110

profesiones a éstos exclusivamente dentro del territorio, y solo en casos excepcionales cuando no haya personal de nacionalidad colombiana probadamente capacitada para ejercerlas, se autorizará a extranjeros pero únicamente mientras perdure esta circunstancia.

5.3. EXCLUSIVIDAD PARA COLOMBIANO

Ningún extranjero podrá ejercer una profesión técnica aeronáutica dentro del territorio nacional, habiendo un colombiano con igual capacidad e idoneidad desocupado aspirando al mismo cargo.

Estas restricciones vienen desde la misma licencia técnica aeronáutica, ya que éstas se reservan exclusivamente para los colombianos, documento indispensable para ejercer comercialmente la profesión. En consecuencia en toda licencia técnica aeronáutica conferida a personal extranjero deberá insertársele la leyenda que ordena el Manual de Reglamentos Aeronáutico numeral 2.2.9.4. que a su tenor preceptúa: "Las licencias que se expidan de acuerdo con los términos establecidos anteriormente, no facultan a su titular para ejercer actividad comercial alguna llevarán la leyenda "NO AUTORIZADO PARA EJERCER ACTIVIDAD AEREA COMERCIAL EN COLOMBIA".

Sin embargo la Resolución 1030 de febrero 20 de 1980 emanada de la Jefatura del D.A.A.C. hace algunas excepciones en los siguientes términos:
"En caso de carencia comprobada de Personal Téc-

111

nico colombiano, se podrá conceder licencias provisionales a personal técnico extranjero para ejercer determinadas actividades aeronáuticas hasta tanto haya personal colombiano entrenado".

5.4. RESTRICCIONES ESPECIALES

El Código de Comercio en el Inciso 4o. Art. 1804 también restringe ciertos cargos a nacionales colombianos en los siguientes términos: "Salvo lo que disponga el Reglamento para casos especiales, en las aeronaves de transporte público matriculadas en Colombia el comandante será de nacionalidad colombiana".

Hay otras restricciones en cuanto al número de personas al servicio de empresas colombianas de aviación y las extranjeras que tengan sucursales en el país; pero ésta no se refiere al personal técnico aeronáutico específicamente, sino al conjunto de trabajadores que laboran en actividades donde no sea indispensable una Licencia Técnica Aeronáutica. En efecto el Código de Comercio en su Art. 1803 señala: "Toda empresa colombiana de aviación deberá ocupar trabajadores colombianos en proporción no inferior al noventa por ciento. Esta misma norma se aplicará a las empresas extranjeras que tengan establecidas agencias o sucursales en Colombia, con respecto al personal adscrito a ésta. Este porcentaje no se aplicará a trabajadores extranjeros procedentes de país que ofrezca reciprocidad a trabajadores colombianos. La autoridad aeronáutica puede permitir,

por causas debidamente justificadas y por el término indispensable, que no se tenga en cuenta el límite señalado en este Artículo."

112

C A P I T U L O V I

E D A D

6. EDAD

6.1. NOCION

Aspecto importante en las exigencias y limitaciones de las licencias para el ejercicio de la profesión aeronáutica, es lo relacionado con la madurez Psíquica de la persona. No en todos los casos, pero tal vez una de las únicas formas de presumir ese estado es por la edad cronológica de cada una. Es así cómo efectivamente se ha establecido; pues, se parte de esa presunción general que luego viene a confirmarse con los correspondientes exámenes médicos especializados, sin los cuales no es posible la expedición de la Licencia Técnica Aeronáutica, salvo algunos casos especiales.

Es indudable que el tiempo es la medida de toda las cosa; su paso se hace sentir en todas las manifestaciones de la naturaleza. El hombre registra este hecho con su evolución y crecimiento físico e intelectual hasta la cumbre, luego comienza su deterioro, llega su mengua y termina en su expiración. En el trabajo por su parte, viene primero el aprendizaje de la disciplina, despues el ejercicio de ésta que se perfecciona por la experien-

MS
cia adquirida en su transcurso que florece con su máximo rendimiento, y por último comienza la pérdida de reflejos, se reduce su fuerza y produce menos, que conduce ineludiblemente a su retiro de la actividad.

En el ejercicio laboral aeronáutico, la identidad de este hecho es incontrovertible y con razón la autoridad aeronáutica le ha dado la suficiente atención; pues limitar la edad es proteger la calidad del servicio, preservándolo óptimamente en beneficio, tanto de los trabajadores, los usuarios y de la sociedad en general.

6.2. LIMITACIONES EXPRESAS

La autoridad aeronáutica no faculta a ningún menor de edad para ejercer esta actividad laboral. Así lo contempla el M.R.A. numeral 2.4.3. y subsiguientes que establecen la edad mínima de 18 años cumplidos para optar por Licencia Técnica Aeronáutica.

En cambio para la edad máxima solo establece taxativamente dos limitaciones el M.R.A. 2.2.13. ordena que los pilotos de transporte de línea o comercial no pueden exceder de sesenta (60) años de edad.



BIBLIOTECA UNIVERSITARIA
Fernández de Madrid
Universidad de Cartagena

TITULO V

EL PERSONAL AERONAUTICO INDIVIDUALMENTE CONSIDERADO

117

C A P I T U L O I

CLASIFICACION
DEL
PERSONAL

1. CLASIFICACION DEL PERSONAL AERONAUTICO

1.1. NOCION

Según que el Personal Aeronáutico se dedique predominantemente en cumplimiento de una relación laboral aeronáutica a bordo de una aeronave en vuelo o en tierra, la autoridad competente los divide en dos grandes grupos: Personal de Vuelo y Personal Terrestre. Estas luego se subdividen en Personal de Servicio y Personal de Instrucción, que los hay tanto a bordo de la aeronave en vuelo como en tierra que son los encargados de preparar y adiestrar al personal en los distintos campos de la aviación.

Para mayor claridad ilustramos esas clasificaciones en tres cuadros:

- CUADRO " A " : PERSONAL DE VUELO: Se especifica los cuatro grupos con sus respectivas licencias
- CUADRO " B " : PERSONAL TERRESTRE: Aquí se clasifica dos sub-grupos: personal de servicio propiamente dicho, o sea los que actualmente están ejerciendo funciones en una Estación Aeronáutica Terrestre, y otros que (CUADRO "C") como los Instructores de Especialidades Técnicas Terrestres que son Nominados como personal aeronáutica por la Autoridad Competente, y los No Nominados que aunque la norma omite reglamentarlos, creemos que lo son en razón a su función especial.

Personal de Vuelo

P I L O T O S	OTROS OFICIALES DE A BORDO	INSTRUCTORES	AUXILIARES
PILOTO COMERCIAL DE AVION. Licencia. P.C.A.	INGENIERO DE VUELO Licencia: I D V.	DE VUELO PARA PILOTOS PRIVADOS. Licencia: I V A P.	AUXILIAR DE A BORDO Licencia: A.D.B.
		DE VUELO PARA PILOTOS COMERCIALES. Licencia: IVA-C	
PILOTO COMERCIAL DE HELICOPTERO Licencia. P.C.H.	NAVEGANTE DE VUELO Licencia: N D V.	PARA PILOTOS DE TRANSPORTE DE LINEA. Licencia: IVA-PTL.	
PILOTO DE TRANSPORTE DE LINEA AEREA. Licencia. P.T.L.		PARA PILOTO DE AVIACION AGRICOLA Licencia: IVA-AA.	
		DE VUELO DE HELICOPTERO Licencia: IV.-H.	AUXILIAR JEFE DE CABINA. Licencia: A.J.C.
	DE VUELO PARA PILOTOS DE PLANEADORES Licencia: IV-P		
	DE NAVEGANTE DE VUELO Licencia: N.D.V-I		
		DE INGENIERO DE VUELO Licencia: I.D.V.-I	

1.2.

C U A D R O " A "

Personal Terrestre

PERSONAL TEC. DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES			PERSONAL DE DESPACHO	PERSONAL DE METEOROLOGIA	DEL SVC MO4 VIL AERONAUTICO	RADIO OPERADOR TERRESTRE
TEC. DE LINEAS	TECNICO ESPECIALISTA	AUTORIZACION PARA INSPECTOR TECNICO			ASISTENTE DE CONTROL DE TRANSITO AEREO. Lic: ATA	RADIO OPERADOR TERRESTRE CATEGORIA " A "
TECNICO DE AVIONES. Licencia: T.A.V.	TECNICO ESPECIALISTA EN ESTRUCTURAS METALICAS Lic:T.E.E.M. TECNICO ESPECIALISTA EN INSTRUMENTOS Lic:T.E.I.	AUTORIZACION PARA INSPECTOR TECNICO Lic: AIT.	DESPACHADOR APRENDIZ. Lic:(Autorización)	METEOROLOGISTA. CLASE-3- Lic:MT-3	CONTROLADOR ASISTENTE DE TRANSITO AEREO. Lic:CTA-1	Lic: ROT-A.
TECNICO DE PLANTA MOTRICES. Licencia: T.P.M.	TECNICO ESPECIALISTA EN HELICES Lic:T.E.H. TECNICO ESPECIALISTA EN REPARACION DE MOTORES Lic:T.E.R.M.	TECNICO AYUDANTE Lic: TAY.	DESPACHADOR DE AERONAVES. Lic; DPA	METEOROLOGISTA. CLASE -2- Lic: MT-2	CONTROLADOR DE TRANSITO AEREO.II Lic: CTA-II CONTROLADOR DE TRANSITO AEREO III Lic: CTA-III	RADIO OPERADOR TERRESTRE CATEGORIA " B " Lic: ROT-B.
TECNICO DE HELICOPTEROS Licencia: T.D.H.	TECNICO ESPECIALISTA EN SISTEMAS ELECTRONICOS Lic:T.E.S.E. TEC.ESPE.EN SISTEMAS ELECTRICOS Lic: T.E.E.			METEOROLOGISTA. CLASE-1- Lic: MT-1	CONTROLADOR DE TRANSITO AEREO-IV Lic: CTA-IV CONTROLADOR DE TRANSITO AEREO-V Lic: CTA-V	RADIO OPERADOR TERRESTRE CATEGORIA " C " Lic. ROT-C

1.3.

C U A D R O " B "

Otro Personal Terrestre

N O M I N A D O S		N O N O M I N A D O S	
I N S T R U C T O R E S		ADMINISTRATIVOS	OPERARIOS CALIFICADOS
DE TIERRA PARA PERSONAL DE VUELO. ITP-V	DE ESPECIALIDADES TECNICAS TERRESTRES. ITPE	ADMINISTRADORES DE AERODROMOS (No tienen Licencia)	BOMBEROS AERONAUTICOS (No tienen Licencia)
DE OPERACION Y SISTEMAS DE AERONAVES	DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES		
MOTORES Y TURBINAS			
AERODINAMICA			
PESO BALANCE Y CARGUE DE AERONAVES	DESPACHO DE AERONAVES		
NAVEGACION AEREA			
TRANSITO AEREO			OPERADORES DE SONIDO (No tienen Licencia)
PROCEDIMIENTOS RADIO-TELEFONICOS	METEOROLOGIA AERONAUTICA.		
CONOCIMIENTO Y USO DE EQUIPOS DE EMERGENCIA			
VUELO POR INSTRUMENTO RADIO NAVEG. SIMULADOR			
LEGISLACION AEREA.	TRANSITO AEREO		
METEOROLOGIA AERONAUTICA			



BIBLIOTECA UNIVERSITARIA
Fernandez de Madrid
Universidad de Madrid

1.4.

CUADRO " C "

122

C A P I T U L O I I

**EL PILOTO DE
AVIACION**

2. EL PILOTO COMERCIAL

2.1 NOCION

Es la persona miembro de la tripulación habilitada y destinada a la conducción y maniobra de una aeronave en vuelo. Son tres condiciones que debe reunir para el desempeño de estas funciones:

- Ser habilitado
- Ser miembro de la Tripulación y
- Estar en la aeronave en vuelo.

2.2. HABILITADO

No todo piloto puede ejercer las funciones pertinentes indiscriminadamente, pues es menester reunir previamente ciertas condiciones técnicas y administrativas.

a) Condiciones Técnicas: Debe ser titular de la Licencia Técnica Aeronáutica apropiada a la categoría de vuelo y obtener la adición de autonomía para el tipo de aeronave que va a volar.

b) Condiciones Administrativas: Se distingue el Piloto que desempeña funciones a bordo de ae-

ronaves que desarrollan actividad lucrativa del que lo haga como piloto en aquellas que no buscan provecho económico. A éstos últimos, le son menos drásticos los reglamentos aeronáuticos y faculta a toda persona para desempeñarse en ésta, si es titular de la licencia respectiva con su certificado médico vigente; indistintamente de su nacionalidad. Sin embargo, la práctica comercial esta reservada exclusivamente a los nacionales de la matricula de la aeronave, para los comandantes.

Debe agregarse que solo apartir de la Licencia de Piloto Comercial se puede aprovechar onerosamente la actividad, ya que por exclusión, como lo dispone el M.R.A. Num.2.4.2.12 que "El piloto Privado esta autorizado para volar las aeronaves que le figuren adicionadas en su licencia, sin fines lucrativas". Esta disposición esta en concordancia además con el Art. 1871 y subsiguientes del Código de Comercio.

2.3. SER MIEMBRO DE LA TRIPULACION

Es axiomatico ésta precisión, pues, si no es miembro del equipo de personas destinadas a bordo de la aeronave para su servicio, menos podrá, por más que se es profesional del pilotaje, ser piloto del avión de que se trate.

2.4. ESTAR LA AERONAVE EN VUELO

Una aeronave solo requiere de los servicios de

un piloto desde que se encuentre en preparaciones para el inicio del vuelo a fin de planear su ruta y demás requisitos necesarios para su travesía, hasta la culminación de éste. Lo importante es establecer el momento en que se considera que una aeronave se encuentra en vuelo. El M.R.A. en su capítulo lo dispone: "El tiempo de vuelo total contado desde que una aeronave comienza a moverse por sus propios medios con el propósito de decolar hasta el momento en que se detienen sus motores despues de aterrizar. Tiempo de vuelo es sinónimo de cuña a cuña."

Sin embargo para los fines que tratamos tenemos que hacer más amplia esa definición, por cuanto el piloto no sólo ha estado cumpliendo con su misión apartir de la iniciación del rodaje del avión hasta apagar los motores despues del aterrizaje, sino antes de ese momento inicial y posterior a la parada de sus motores. El tiempo de vuelo debe considerarse todo el período transcurrido desde que recibe la aeronave con el propósito de emprender un despegue hasta la entrega de la misma en el puerto convenido, a el explotador o a quien él delegue ó a la autoridad competente; incluídos todos los aterrizajes intermedios, ocurridos por factores técnicos, como reaprovisionamiento de combustibles; meteorológicos; tránsito aéreo, orden público u otras restricciones locales.

En concordancia con todo lo anterior encontramos que en el Código de Com. Art. 1805 Inciso 2o.

señala: "La autoridad y responsabilidad del comandante se inicia desde el momento en que recibe la aeronave para el viaje hasta el momento en que la entrega al explotador o a la autoridad competente".

2.5. REQUISITOS

a) Requisitos Generales:

- Edad mínima de 18 años
- Cédula de Ciudadanía, Extranjería o Tarjeta de identidad
- Situación Militar definida
- Diploma de Bachiller o su equivalente si se trata de un diploma extranjero, debidamente registrado y reconocido por el Ministerio de Educación Nacional
- Certificado de Idoneidad de aprobación de curso de Piloto Comercial en institución autorizada por el Departamento

b) Requisitos Especiales:

- Estado de salud Psico-Físico Óptimo que acredite Certificado Medico de Primera Clase
- Conocimientos Aeronáuticos avanzado sobre las materias atinentes a la disciplina, aprobando examen teórico ante el Departamento
- Experiencia de doscientas (200) horas de vuelo como mínimo en una Escuela debidamente aprobada; distribuidas en cuarenta (40) horas de doble comando en la instrucción de

maniobras normales, treinta (30) tambien de doble comando en instruccion de ruta con crucero de 350 kilometros y dos (2) aterrizajes en aerodromos distintos al de destino; cincuenta horas más de vuelo "SOLO" de maniobras manuales; sesenta y cinco (65) de vuelo de crucero "SOLO" y quince (15) de vuelo por Instrumento y radio-navegacion con instructor licenciado, repartidas en diez (10) de Instrumentos básicos y cinco (5) en problemas prácticos de radio-navegación dadas en crucero.

-Idoneidad de aviones; deberá aprobar exámenes teórico y prácticos sobre técnica de pilotaje maniobra de precisión, vuelo de crucero y vuelo por Instrumentos (M.R.A. 2.4.3)

2.6. PRIVILEGIOS Y LIMITACIONES

- a) Solicitar las adiciones a su licencia. Todo piloto comercial podrá optar, previo el lleno de los requisitos específicos para cada caso, adicionar a su licencia básica las de:
 - Bimotores tierra o agua hasta 5.670 kilogramos
 - Bimotores o multimotores tierra o agua superior a 5.670 kilogramos
 - Copiloto de aviación bimotores o multimotores tierra o agua con peso superior a 5.670 kilogramos
 - Aviación Agrícola
 - Propaganda Aérea (M.R.A. 2.4.3.8.)

128

- b) Ejercer todas las atribuciones de los pilotos privados

- c) Actuar como piloto al mando, en servicio de transporte Aéreo comercial en aeronaves que le figuren adicionadas a su licencia

- d) Actuar como piloto aéreo comercial, en aviones que para su operación requieren este tripulante de vuelo, si su licencia está adicionada para esta función (M.RA. 2.4.3.9.)

- e) Todo piloto comercial que dejado de ejercer los privilegios de su licencia por más de seis (6) meses será suspendida ésta hasta tanto haya hecho la solicitud de permiso provisional y practicar los reentrenamientos mínimos efectuado con instructor licenciado para poder reanudar actividad de vuelo



C A P I T U L O I I I

P I L O T O
D E
L I N E A

3. PILOTO DE TRANSPORTE DE LINEA

3.1 NOCION

Es un piloto de superior categoría que el piloto comercial, facultado para desempeñarse en actividades propias de líneas aéreas de transporte de pasajeros y cargas regularmente.

3.2. REQUISITOS GENERALES

- a) Los mismos de Piloto Comercial con y titular de esta misma licencia
- b) Edad mínima de veintiún años
- c) Antecedentes morales y técnicos que acrediten garantía de cumplimiento de las obligaciones responsabilidades de esta licencia
- e) Presentar libros de vuelo debidamente registrados por la empresa en donde haya prestado sus servicios (M.R.A. 2.4.4.1.)

3.3. REQUISITOS ESPECIALES

- a) Estado de salud: Certificado médico de Primera clase

b) Aprobar examen sobre conocimientos aeronáuticos

c) Experiencia Laboral satisfactoria:

-Doscientas (200) horas como piloto en el tipo de aeronave para la cual se califica

-Mil doscientas (1.200) horas como piloto a dos mil cuatrocientas como piloto en aviones. (Resolución 0453 de enero 27 de 1981)

-Aprobar examen de Idoneidad aeronáutica ante el Dpartamento sobre Inspección General del Equipo (oral) y de operaciones pre-vuelo, prendido y calentamiento de motores, carreteo y prueba de motores, emergencia, criterio, etc. (M.R.A. 2.4.3.15)

3.4. PRIVILEGIOS

a) Todas las atribuciones de los pilotos privados y comerciales

b) Podrá comandar aeronaves de pasajeros y cargas de acuerdo con las adiciones vigentes de su licencia (M.R.A. 2.4.4.6)

3.5. REANUDACION DE FUNCIONES

Como a los pilotos comerciales, a los pilotos de líneas también les son exigidos continuar la actividad regular de vuelo, pero en forma más drástica, pues, con el regreso de tres (3) meses o más le son suspendidas sus licencias hasta tanto no hacer las revalidaciones del caso.

C A P I T U L O I V

E L
C O M A N D A N T E

4. EL COMANDANTE

4.1. NOCION

Sin lugar a dudas, como afirma el tradista ALVARO BAUZA ARAUJO (1) "El comandante de la aeronave es la figura jurídica y técnica de mayor relevancia dentro del Personal Navegante, dotado de comprobadas aptitudes de piloto, provisto de poder de mando y de las condiciones Psico-Física Técnicas indispensables para su delicada función. En sus manos esta la seguridad de los pasajeros, tripulantes, equipaje y carga, transportados, así como la seguridad de las personas y bienes de la superficie terrestre. El prestigio y solvencia moral de la empresa donde presta funciones, y resultado económico de la operación, pueden resultar afectado por su conducta y procedimiento. Incluso las relaciones internacionales entre el país de matrícula de la aeronave con otras naciones pueden ser afectadas por la inconducta de un comandante, en el cumplimiento de normas sobre seguridad o soberanía de dichos países. Vinculada su actividad al aspecto técnico del vuelo, pero también a la representación del empresario, posible interviniente en las importantes actos y hechos jurídicos realizados a bordo de las ae-

ronaves en los que la ley les atribuye tal facultad, su figura jurídica no destaca muchas veces por la legislación interna de los países con la profundidad necesaria, que merece, responde en cambio a la trascendencia que le atribuye la doctrina aeronáutica."

4.2. RQUISITOS PARA SER COMANDANTE

- Ser piloto habilitado
- Nacional Colombiano y
- Ser designado por el explotador.

a) Piloto Habilitado: La exigencia de la calidad de piloto para desempeñarse como comandante es apenas lógica ya que sus conocimientos de la disciplina le proporciona posición de ascendencia respecto a los otros miembros de la tripulación y confianza al respecto de los pasajeros. En efecto el Código de Com. Art.1804 Inciso segundo señala: "Toda aeronave debe tener a bordo un piloto habilitado para conducirla investido de las funciones de comandante"

b) Nacional Colombiano: Solo en casos excepcionales como hemos señalado antes se podrá desempeñar como piloto a bordo de aeronaves en actividad lucrativa dentro del territorio nacional si éstas son de matrícula colombiana, y con mayor razón lo deberá ser como comandante. El inciso cuarto del Art. precitado dispone: "Salvo lo que disponga el reglamento para casos especiales, en las aeronaves de transpor-

te público matriculadas en Colombia, el comandante será de nacionalidad Colombiana.

- c) Designado por el explotador: Su nombramiento puede ser en forma expresa o tácita. Expresa cuando así conste claramente, sea por manifestación verbal o escrita de parte del explotador mientras que así no conste de ésta forma específica, se presumirá tácitamente que es el comandante designado el piloto habilitado que encabece la lista de tripulantes en los documentos de a bordo. (C de Com. Art. 1804 Inciso 2o.).

4.3. DERECHOS Y DEBERES DEL COMANDANTE

Todo comandante esta sujeto a los deberes que por naturaleza de sus funciones le son propios, los que le impone los reglamentos y normas legales y los especiales que le asigne el explotador, siempre que estos últimos no quebranten los imperativos técnicos de la seguridad del vuelo y los de orden públicos.

No es una casualidad, porque en razón a la delicada función de la gestión a él delegada, resulta como caso excepcional que en él sean fusionadas las dos acepciones de deber y derecho resultando una verdadera simbiosis normativa de donde deberá nacer y consolidar la seguridad objetiva de su vuelo. Por convención armoniosa con la misma existencia y necesidad del nombre, del hombre de confiar en los medios de su diario

uso y acontecer, creemos que la seguridad bajo ningún precepto es negociable, por lo tanto el Personal Aeronáutico y el Piloto Comandante como su primer protagonista no está investido de derecho distinto a exigir el respeto de sus decisiones tomadas en acatamiento de los deberes que le imponen los mandatos superiores, en procura de los fines, fines confiados a su cargo.

Las facultades del comandante están limitada únicamente a decidir si inicia o no un vuelo, porque ya despues de emprendido solo le quedan deberes que cumplir, según los principios mayores del Ordenamiento Aeronáutico, ya que en cualquier eventualidad, de toda las alternativas que están a su disposición, siempre deberá escoger la más apropiada para la seguridad del vuelo y los intereses del explotador.

Impropiamente el Código de Com. utiliza en su ART. 1807 la acepción de atribuciones del comandante para señalar todos los deberes, excepto el de abrir el plan de vuelo que es la única facultad que a nuestro juicio tiene. Todos los demas son deberes a saber: " en atribuciones del comandante de la aeronave:

- Abrir y cerrar el plan de vuelo antes de la iniciación del viaje y al término del mismo
- ÷ Constatar que la aeronave y los miembros de la tripulación posean los libros, certificados y licencias exigidos

- Dejar constancia escrita, en el libro de Bitácora, de los nacimientos, defunciones y demás hechos que puedan tener consecuencias legales, ocurridos a bordo o durante el vuelo
- Tomar las medidas necesarias para poner a disposición de la autoridad competente a la persona que comete un delito a bordo
- Determinar, en caso de emergencia, el aeropuerto en que deba aterrizar".

4.4. De ésta numeración se colige que al comandante le corresponde los siguientes deberes:

- a) Deberes Técnicos: Al atribuirle al comandante la facultad de abrir un plan de vuelo, quiere el legislador con ésta responsabilizarlo de constatar personalmente de que la aeronave se encuentre en condiciones de aeronavegabilidad técnicamente habilitado para el viaje a seguir de acuerdo a las condiciones a él informadas; del estado meteorológico, del tránsito aéreo de los espacios aéreos dentro de los cuales ha de pasar, del aeropuerto de despegue, del de destino y los de alternativas, como también todos los otros factores que puedan afectar o repercutir en la marcha de la expedición.
- b) Deberes Disciplinarios: Corresponde al comandante mantener el orden a bordo de la aeronave durante el vuelo y a él le es atribuida la

facultad-obligación de tomar todas las medidas pertinentes para lograrlo. Correlativamente todas los miembros de la tripulación y los pasajeros le deben respeto y subordinación (Art. 1805 del C. Com)

c) Deberes Administrativos: Por cuanto el comandante es el representante del explotador, a él le son asignadas las funciones de hacer todas las adquisiciones y contrataciones necesarias para proseguir hasta su culminación el vuelo iniciado. Obliga de ésta forma a su representado a reconocer y a avalar todas las cargas por él adquiridas para ese fin. El comandante en todos los casos, siempre que le es posible consultará previamente con el explotador. A éste respecto el Art. 1806 del C. de Com. dispone: "El Comandante podrá hacer las adquisiciones y los gastos necesarios para la continuación del viaje y para salvarguardar las personas, los bienes transportados y la aeronave. Pero deberá consultar al explotador en cuanto sea posible". Esta norma solo faculta al comandante para hacer estas adquisiciones, pero consideramos que no solo debe quedar como una facultad sino como un deber de éste. NO obstante, le corresponde al explotador, señalarle sus atribuciones especiales y extralegales, las cuales deberán estar consignadas en los documentos de a bordo. La misma norma anterior en su inciso 2o. preceptúa: "En la documentación de a bordo de las aeronaves de transporte público, además de las facultades legales, deberá const

tatar las especialidades que el explotador confiere al comandante.

d) Atribuciones Notariales: El Art.1807 Ibidem . señala especialmente al comandante otra función que bien podría corresponder a la de notario sui-generis, pues todos los hechos que puedan tener repercusión legal deberá dejar constancia de ellos en el libro de Bitácora de la aeronave, siempre que hayan tenido ocurrencia a bordo de la aeronave o por razón de ella. A su tenor dice: "Dejar constancia escrita, en el libro de Bitácora, de los nacimientos, defunciones y demás hechos que puedan tener consecuencias legales ocurridos a bordo o durante el vuelo"

Consideramos que por analogía con el capitán de un navío, no solo le corresponde anotar los hechos jurídicos, sino de la misma forma, como éste, los actos jurídicos ocurridos a bordo entre las personas bajo su mando cuando hay urgencias justificadas, tales como testamentos autenticación de documentos; por cuanto a las mismas razones debe aplicarseles las mismas disposiciones. Todo lo anterior se fundamenta en el Art. 1499 ibidem.

e) Atribuciones Judiciales: Conforme lo dispone el Código de Com. en su Art. 1499 inciso 4o. que señala las atribuciones del capitán de un buque, nos parece no menos que de sentido común, en atención a los motivos en que se fun-

damenta ésta norma, también debe ser aplicable al comandante de la aeronave, máxime teniendo en cuenta que de igual forma les pueden sobrevenir situaciones urgentes en un vuelo, agravadas por las tantas circunstancias adversas que bien pueden ocurrir en el viaje. Dada pues la afinidad estrecha entre éstos tripulantes en razón a las situaciones IN-EX-TREMIS e imposibilidad de hacerlas valer jurídicamente de otra forma, creemos que bien debe aplicarse esta norma extensiva a los comandantes de aeronaves, envistiéndoles de las atribuciones de Juez Municipal en lo relativo a la celebración de matrimonio civil, al establecer: "En caso de urgencia justificada, el capitán tendrá además, las atribuciones de Juez Municipal en lo relativo, a la celebración de matrimonio civil".

4.5. EL COMANDANTE COMO REPRESENTANTE DEL EXPLOTADOR

Dado que el explotador no siempre tiene un representante designado en todo puerto donde ocasionalmente puede aterrizar la aeronave, o inclusive aún habiéndolo no se encuentra en el momento de su requerimiento, o estando la aeronave en vuelo, el legislador conciente de la necesidad y la premura con que se deba decidir ciertas situaciones, confiere la facultad de representante del explotador al comandante; dando lugar de esta forma a una representación de carácter legal, al estar señalada expresamente por la ley. El Código de Com. Art. 1304 inciso 2o. y subsiguiente señala:

"Toda aeronave debe tener a bordo un piloto habilitado para conducirla, investido de las funciones de comandante. Su designación corresponde a el explotador, de quien será su representante. Cuando tal designación no conste de manera expresa, será comandante el piloto que encabece la lista de los tripulantes de a bordo". Esta representación puede revestir además el carácter de voluntaria, si expresamente lo dice el explotador.

No siempre el comandante deberá ser el representante del explotador ya que bien puede éste designar a otro distinto a aquel, por cuanto el mandato legal debe interpretarse como norma supletiva, puesto que solo en el evento de que se guarde silencio respecto a esa, entra automáticamente el comandante a llenar ese vacío.

No obstante, la calidad de representante debe entenderse que existe durante el vuelo. Puede incluso prolongarse en tierra donde no existe uno directamente asignado, sea a efecto de atención a los pasajeros, aeronaves y carga, o bien para realizar los trámites inherentes a la continuación del vuelo etc.

4.6. CARACTERISTICAS DE LAS REPRESENTACIONES

De esta figura jurídica nacen varias situaciones de las que por su misma índole y trascendencia en el ámbito civil y laboral, merece un tratamiento especial.

El Código Civil en su Art.1505 preceptúa: "Lo que una persona ejecuta a nombre de otra estando facultada por ella o por la ley para representarla, produce respecto del representado iguales efectos que si hubiera contratado él mismo". En el campo de la aviación en lo que respecta al comandante como representante del explotador, este rol se caracteriza por los siguientes aspectos jurídicos:

- a) Es Obligación: La ley le asigna carácter de obligatoriedad a la investidura de representante del explotador al comandante. En todo contrato laboral entre los sujetos explotador-comandante esta implícita la figura jurídica de la representación. Esta calidad es irrenunciable unilateralmente.

- b) Es Pro-Tempore: Se presume que solo durante el vuelo no estará presente el explotador y la norma así lo consagra; pues una aeronave que no tiene plan de vuelo abierto o no cerrado las puertas para prender motores a efecto de iniciar rodaje hacia maniobras de despegue no requiere de tripulación alguna, y menos de un comandante, Se entenderá por consiguiente que solo habrá comandante a partir de la iniciación de la expedición hasta final y entrega de la aeronave al explotador o a la autoridad competente y solo en ese lapso estará vigente esa figura jurídica de la representación.



- c) Es Limitada: Todo representante tendrá solo las facultades que le son conferidas, sean las legales o las que expresamente señala su poderdante que en este caso es el explotador. El comandante solo podrá contraer las obligaciones exclusivamente indispensable hasta la terminación inclusive podrá contratar nueva tripulación si fuere del caso pero será éste un contrato o por "Trabajo". Las atribuciones que expresamente le son asignadas por el explotador no pueden ser menos que las legales y desde luego serán algunas especiales especificada en el reglamento interno de la empresa o en el contrato individual pertinente que deberán estar en conocimiento de los otros miembros de la tripulación y de los contratantes del servicio que se presta.

- d.) ES CONDICIONAL: El vertiginoso desarrollo de las comunicaciones ha hecho que la calidad de representante se reduzca prácticamente a la de vocero del explotador, pues la misma legislación le obliga a consultar en cuanto sea posible con él antes de obligarse en su nombre; siendo que genralmente esto se podrá hacer por las facilidades que presta la tecnología moderna, siempre, o casi siempre, el comandante estará estrechamente condicionado al explotador; sin embargo, esta consulta no obliga al comandante en lo que respecta a la seguridad de las vidas bajo su mando, al orden público, ni a las funciones disciplinarias que le corresponden.

- e) Es Patronal: Podrá como representante del explotador, en el evento que sea necesario, suspender o restringir, durante el vuelo al tripulante que incumpla con sus deberes o se porte insubordinadamente. No estará facultado de todas formas a despedirlo, por que solo tendrá mando sobre la tripulación mientras dure el vuelo. El explotador que nombra a los tripulantes es el único con poderes para separarlos de su nómina, o quien expresamente faculte. Y
- f) Excepcionalmente Solidario: Siendo la aeronave un Establecimiento de Comercio, le corresponde al comandante, como representante del explotador, informarle a éste de todas las comunicaciones administrativas o judiciales que para él recibe en calidad de tal. Será solidariamente responsable con el explotador si omite darle aviso oportuno de las mismas pudiéndolo hacer. (Art. 2 Dec. 2351 de 1965).

CITAS BIBLIOGRAFICAS, CAPITULO IV TITULO V

(1) BAUZA ARAUJO, Alvaro. Op. Cit. p.255

C A P I T U L O V

EL I N G E N I E R O
DE V U E L O

5. EL INGENIERO DE VUELO

5.1. NOCION

Es el miembro de la tripulación de vuelo titular de la licencia respectiva, a quien le es asignada funciones de asistente del piloto en el Control Mecánico-Elctrónico-Operacional de la aeronave que lo requiera.

5.2. FUNDAMENTO TECNICO

El ingeniero de vuelo contribuye a bordo de la aeronave en el cuidado de la marcha de todos los sistemas de tracción, presurización y energéticos en general que funcionen a bordo de la aeronave, o en tierra al servicio de ésta. También maneja los cálculos relacionados con los procedimientos y sumistros para la operación de la aeronave y sus equipos de acuerdo con sus limitaciones específicas de fabricación etc. En él descansa gran parte de la seguridad del vuelo, pues si el piloto es el comandante, el ingeniero es el calculador, el programador, fiscalizador y consultor para decisiones delicadas de la operación.

La complejidad de los equipos de a bordo y la

gran cantidad de detalles de los que depende un vuelo óptimo, hace menester este tercer miembro en la tripulación, despues del piloto y el copiloto, para que se encargue de vigilar su funcionamiento, reportar su evolución y tomar las medidas correctivas del caso. Si el copiloto auxilia al comandante en la navegación y maniobra, el ingeniero lo hace en su progresión de funcionamiento operativo.

5.3. SOFISTICACION DE EQUIPOS

Si ahora, por las razones ya expuestas de la complejidad de los equipos de a bordo, ha hecho necesaria la inclusión de este tercer miembro en la tripulación, por los mismos argumentos se ha querido suprimirlo. Los fabricantes de las aeronaves modernas consideran que incorporando un sofisticado computador a bordo, bien podrian reemplazarlos en estas delicadas funciones. No compartimos del todo esta legítima aspiración del hombre-industrial, por que si bien es cierto que al NAVEGANTE DE VUELO, le han suprimido por la inclusión de equipos electrónicos de navegación de a bordo y las correlativa facilidades de Radio-Ayudas Terrestres hacen que esta tarea sea muchísimo menos engorrosa que en los inicios de la navegación, máxime considerando en el concurso efectivo del personal del Servicio Móvil Aero-náutico (Controladores de Tránsito Aéreo) que en últimas controla la navegación aérea, y ya en pantalla radar la aeronave, bien este personal desde la tierra asumir directamente la responsa-

bilidad de su navegación, inclusive hasta un feliz aterrizaje a ciegas*; por los mismos motivos se querido suprimir al ingeniero de vuelo, por que no es menos ciertos que se le podría considerar no indispensable si la aeronave esta equipada con estos modernos avances electrónicos. Pero, ¿realmente se justifica sacrificar a otro miembro de la tripulación asignándole mayor tarea a las ya recargadas funciones del piloto? ¿Porqué no pensar más bien en que estas computadoras sean instaladas como un instrumento de trabajo del ingeniero de vuelo y no que debe convertirse en un reemplazante del mismo?. Es más, si el copiloto esta ejerciendo una función secundaria y deberá suplir al piloto en caso que sea necesario durante el vuelo, estando a bordo solamente estos en la cabina de mando y en el evento de fallar alguno de ellos por cualquier circunstancia quedaria en manos de una sola persona toda la responsabilidad de la maniobra, operación y navegación de la nave, que consideramos bajo ningún precepto debe arriesgarse a esa posible contingencia de que un computador llegue a constituirse en copiloto de la aeronave sostenida en el aire.

5.4. REQUISITOS

- Edad Mínima de 21 años
- Cédula de Ciudadanía Colombiana
- Definida la situación Militar

*Aterrizaje a Ciegas: Aterrizaje durante el cual el piloto al mando no ve ni siquiera la pista sobre el cual la aeronave sienta ruedas.



- Certificados de curso para Ingeniero de Vuelo, sobre el tipo de aeronave correspondiente a la Licencia, en una Entidad Autorizada por el D.A.A.C.
- Haber volado como observador 50 horas y 20 en entrenamiento de aprendizaje en las que 15 de estas ultimas podrán ser efectuadas en simuladores
- Certificado Médico de segunda clase
- Aprobar examen escrito ante el D.A.A.C.sobre las materias que éste señala, acorde a las regulaciones aeronáuticas a fin a su función
- Haber ejercido o ser titular de cualquiera de las siguientes licencias:

1-Licencia de Técnico de Aviones y Plantas Motrices, con las adiciones correspondientes al tipo de aeronave y haber hecho uso de los privilegios por lo menos un año, o

2-Ser titular de Licencia de Ingeniero Aeronáutico, Mecánico o electrónico en una entidad debidamente reconocida y haber tenido actividades relacionadas con la aeronáutica por un año como mínimo

3-Tener Licencia de Piloto Comercial

4-Titular de licencia de instructor de tierra para personal de vuelo, en las especialidades de operación de aeronave y sistemas, haber ejercido esos privilegios por un término mínimo de cuatro años.

5.5.

PRIVILEGIOS

151

Estará facultado para ser miembro de la tripulación de aeronave en cuyas especificaciones sea requerido y para las cuales figure la licencia respectiva

C A P I T U L O V I

A U X I L I A R
D E A B O R D O

6. AUXILIAR DE A BORDO

6.1. NOCION

Comunmente a este personal que desempeña esta función importantísima a bordo, se les denomina cariñosamente cabineras o azafatas. Es un personal calificado y licenciado cuyas funciones son las de prestar servicios en lo referente a equipos de emergencias, de evacuación y atención a los pasajeros como tambien a los miembros de la tripulación.

6.2. INSPIRADORA DE SEGURIDAD EN VUELO

Definitivamente es la cara más amable de la actividad aeronáutica. Es a éste personal a quien se le confía la atención directa, más importante en la ejecución del contrato de transporte de pasajeros; que además de su actividad depende de sus gestos y consejos oportunos a los pasajeros que permite que estos puedan experimentar la tranquilidad y la confianza del normal transcurso del vuelo y el placer de volar.

Constituye por todo, unos de los pilares más importantes dentro del organigrama de la seguridad aérea.

6.3. REQUISITOS

- Instrucción previa en tierra en institución aprobada por la autoridad competente
- Certificado de vuelo de observador por término mínimo de 60 días durante los cuales debe haber volado un mínimo de 5 horas y un máximo de 10 en cada una de las aeronaves en donde prestará sus servicios .
- Edad mínima de 18 años
- Aprobar examen práctico sobre el equipo de vuelo
- Haber efectuado prácticas y entrenamiento de emergencia
- Certificado médico de tercera categoría

6.4. PRIVILEGIOS

Ejercer funciones en las aeronaves adicionadas a su licencia.

Numero de Auxiliares: El personal de auxiliar de a bordo varía según sea la disponibilidad de asientos de pasajeros de cada aeronave, como lo establece el M.R.A. (Num. 7, 8.14 y subsiguientes).

C A P I T U L O V I I

AUXILIAR
JEFE
DE CABINA

7 AUXILIAR JEFE DE CABINA

7.1. NOCION

Es la categoría superior de los auxiliares de vuelo. Los titulares están calificados para ejercer las funciones de supervisores de servicio de a bordo y auxiliar en la coordinación de procedimiento de emergencia y evacuación rápida de aeronaves.

7.2. CANDIDATO DIRECTO

Para optar por esta licencia deberá ser presentada directamente, por la empresa empleadora de sus servicios, a la autoridad competente para su licenciamiento.

7.3. REQUISITOS

- Poseer licencia de Auxiliar de Vuelo con las adiciones de las aeronaves a reacción que corresponden al transporte aéreo de pasajeros.
- Haber ejercido los privilegios de su licencia durante un mínimo de dos años a bordo de aeronaves de servicios internacionales.
- Presentar y aprobar los exámenes en las materias relacionadas con la función ante el Departamento.

-Tener certificado médico vigente de tercera clase

7.4. PRIVILEGIOS

Ejercer la actividad en una relación laboral de supervisar personal de auxiliares de cabina de pasajeros y actuar como auxiliar en la coordinación de procedimientos de emergencia.



BIBLIOTECA UNIVERSITARIA
Fernández de Madrid
Universidad de Cartagena

C A P I T U L O V I I I

**TECNICO
DE
MANTENIMIENTO**

8 PERSONAL TECNICO TERRESTRE DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES.

8.1. NOCION

El personal técnico terrestre de mantenimiento en sus distintas especialidades, es el encargado de prestar sus servicios en la conservación y reparación de las aeronaves, ajustándolas de acuerdo a los requerimientos técnicos de su fabricación y a las exigencias de aeronavegabilidad precisadas por la autoridad competente.

8.2. DEPOSITARIO DE SEGURIDAD

En este personal descansa la confianza de la operación del equipo; por lo que para ejercer esta función, es menester una preparación técnica muy rigurosa y un entrenamiento muy minucioso, conforme lo reglamenta la autoridad aeronáutica en el M.R.A. núm. 2.1.3. y subsiguientes.

8.3. REQUISITOS GENERALES.

Tanto los Técnicos de Línea, los Tecnicos Especialistas, Inspectores y los Técnicos Ayudantes, tienen como requisitos generales mínimos los siguientes:

- Edad mínima de 18 años
- Documento de identidad
- Situación Militar definida

Para todos los casos es indispensable aprobar un curso de 900 horas de instrucción sobre disciplina técnica de la especialidad en una institución reconocida por la autoridad competente, una práctica de un año, ó en su defecto una experiencia de dos años en trabajos relativos a su especialidad además de presentar y aprobar examen ante el Departamento sobre los siguientes temas:

- Normas de seguridad aérea
- Regulaciones aeronáutica y
- Todos los aspectos fundamentales de su especialidad sus principios y sus aplicaciones.

8.4. ALGUNAS EXCEPCIONES

Como excepción a esa norma general, en cunato al número de horas de instrucción, práctica y experiencia equivalente podemos citar los siguientes:

- a) Técnicos Especialistas en Estructuras Mecánicas y Técnicos especialistas en Electricidad; la experiencia equivalente a la instrucción mínima requerida es de tres años
- b) Técnico Especialista en Instalaciones Eléctricas y Giroscopios: La instrucción mínima requerida se reduce a 500 horas

c) Técnico Especialista en Reparación de Motores Convencionales hasta de cuatrocientos cincuenta H.P.: La práctica mínima en taller después de la instrucción de 900 horas es de tres años, ó en su defecto un tiempo no menor de cuatro años de experiencia en trabajos relativos a la especialidad.

d) Técnico de Radio-Comunicaciones H.F. y V.H.F.: Aquí la autoridad competente es más elástica, ó bien se podría decir más consecuente con la realidad misma de la enseñanza de esta técnica, al aceptar como válido un curso por correspondencia, equivañéndolo con la instrucción de 900 horas recibidas en una escuela aprobada por ella misma; ó tácitamente aprobando todas las escuelas por correspondencia.

e) Autorización para Inspector Técnico: Debe ser propuesta por la empresa o taller de aviación donde vaya desempeñarse indicando su curriculum y su licencia inmediatamente anterior a las solicitadas en la que no puede ser inferior a cinco años el ejercicio de sus privilegios, funciones específicas que va a desempeñar, experiencia en esta disciplina etc.

f) Operario Ayudante: Se exige un curso de capacitación relacionado con trabajos de mantenimiento ó un curso en Escuela Industrial y desempeñado por tres meses, ó una experiencia mínima de un año certificada por la empresa o taller de aviación donde sus servicios pres-

te. Sus trabajos deberán estar siempre supervigilados por un titular de licencia técnica del caso, quien deberá firmar el comprobante respectivo del servicio y asumirá la responsabilidad de lo ejecutado.

8.5. PRIVILEGIOS

Los poseedores de estas licencias técnicas podrán ejecutar, revisar y autorizar con su firma para servicios, todos los trabajos de su respectiva especialidad, siempre que tales sean ejecutados en talleres autorizados por el Departamento.



C A P I T U L O I X

DESPACHADOR
DE
AERONAVE

9. DESPACHADORES DE AERONAVES

9.1. NOCION

Resulta que a lo largo de esta tesis se viene ponderando sobre la seguridad aérea y siempre que tocamos a un personal Técnico Aeronáutico, cualquiera que este sea, hablamos de él como fundamental para ella. Es practicamente decir igual cosa de los más sacrificados dentro del organigrama de las empresas de transporte comercial; pues a este personal se le asigna la responsabilidad de dejar contentos a todos, de embarcar y situar toda la carga a bordo como dé lugar, sin pretermitir los mandatos de la aerodinámica y los errores de otro personal que recibe éstas y de ser los receptores de los más descorteces saludos de parte de los usuarios a su familia; de la presión por parte del explotador para que el vuelo no se demore más de lo previsto y de la objeción legítima de parte del comandante de la aeronave del despacho que a su criterio no es el más apropiado.

9.2. AUXILIARES EJES DEL ORGANIGRAMA

Si bien para los auxiliares de vuelo hemos dicho que son la cara amable dentro de los servicios, a los despachadores tenemos que reconocer que son en definitiva los que sacan la cara por todos y los computadores auxiliares finales de todo el sistema.

A este personal se le asigna la delicada función de situar a bordo de la aeronave toda la carga y el combustible que ha de transportar. Debe por tanto calcular y recibir el lugar, el volúmen el peso y la cantidad de cada cosa de acuerdo a las especificaciones técnicas del MOMENTUM de la nave, en concordancia con a interpretación de los reportes meteorológicos, la coordinación con los servicios de tráfico de la empresa, la sujeción a las restricciones de las rutas aéreas, locales y las del servicio de tránsito aéreo.

Habrá de decidir sobre prioridades y selección de pasajeros, cargas y entre uno y otro

Son el filtro de la operación y de su correcto desempeño depende la óptima maniobrabilidad de la aeronave.

9.3. REQUISITOS GENERALES

- a) Despachador Aprendiz (Autorización):
 - Edad mínima 18 años
 - Documento de identidad

- Situación militar definida
 - Cuarto año de bachillerato o su equivalente
 - Aprobar curso en escuela autorizada
- b) Requisitos Especiales: (Despachador de Aeronave D.P.A.):
- Autorización para despachador
 - Mínimos 20 vuelos despachados, como despachador aprendiz, bajo la supervisión de un despachador licenciado y dos meses de permanencia en despachos de operaciones en familiarización con la operación en general y
 - Aprobar examen teórico-práctico ante el Departamento

9.4 PRIVILEGIOS

El despachador de aeronave esta autorizado para elaborar y certificar con su firma, de acuerdo con las adiciones de su licencia, los documentos de vuelo y despacho correspondiente.

C A P I T U L O X

METEOROLOGO

10. PERSONAL DE METEOROLOGIA

10.1 NOCION

El personal de Meteorología no siempre es personal aeronáutico. Sin embargo, en la generalidad de los casos, dada la estrecha vinculación de la actividad aérea con los fenómenos meteorológicos, hace que aunque no se trabaje directamente para los fines aeronáuticos, sus datos y reportes suministrados son de gran utilidad.

10. . FUNCION EN EQUIPO

Sus funciones desde la simple observación y trabajo técnico en estaciones meteorológicas hasta las labores de técnicas en el campo del pronóstico y procedimiento de datos y/o radar para uso aeronáutico, análisis de mapas hemisféricos interpretación y evaluación climatológicas, gráficas estadísticas, cartas de visibilidad y la investigación y estudios de fenómenos meteorológicos que afectan las operaciones aéreas.

10.3. EL PERSONAL

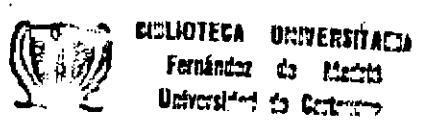
En la actualidad en la mayoría de los aeropuertos del país, por convenio entre el D.A.A.C y el

y el HIMAT, este servicio viene siendo prestado por personal del Himat, que a pesar de ser en general personas calificadas, no obstante, carecen de las licencias aeronáuticas que los acreditan como tal. Vemos este hecho como una omisión grave pues, el día que llegare a suceder cualquier percance aéreo y las investigaciones arrojen como causa un informe meteorológico que no concuerda con la realidad o cualquier otro dato que comprometa la responsabilidad de este personal no licenciado, puede desprender de allí situaciones jurídicas interesantes.

El Personal de esta rama aeronáutica comienza su primer escaño como Meteorologista clase tres (MT3) y al cabo de cinco mínimo de experiencia por las distintas escalas y estudios avanzados en centros y organismos reconocidos internacionalmente, a nivel universitario de un tercer año de matrícula en ingeniería o física se llega a la cumbre como meteorologista clase uno.

10.4. REQUISITOS

- a) Meteorologista Clase tres (MT3):
 - Edad mínima de 18 años
 - Documento de identidad
 - Situación militar definida
 - Bachiller
 - Aprobar curso teórico práctico de meteorología y
 - Aprobar exámenes que determine el Departamento.



b) Meteorologista Clase Dos (MT2):

Los mismo del meteorologista clase tres, dos años de experiencia y aprobar examen correspondiente ante el Departamento.

c) Meteorologista Clase Uno (MT1):

Los mismos del meteorologista clase dos, experiencia de dos años como mínimo en esta categoría, curso avanzado en institución especializada y aprobar examen ante el Departamento.

10.5. PRIVILEGIOS

Los titulares de las licencias de meteorologista podrán ejercer funciones en las estaciones acorde a su categoría y la clase de servicio en ellas establecidos.

C A P I T U L O X I

**RADIO
OPERADOR
TERRESTRE**

11. RADIO OPERADOR TERRESTRE

11.1 NOCION

El Radio Operador tuvo sus inicios en la telegrafía. Es uno de los personajes más importantes que ha marcado el desarrollo de la civilización. La comunicación llegó a constituirse en el pulso del progreso de la humanidad. Si por algo se ha de medir el adelanto de un pueblo debe comenzar por la evolución en sus sistemas de conexión con sus semejantes. Ningún pueblo era importante sino tenía entre sus moradores a un telegrafista. Estos personajes enigmáticos que descifraban los sonidos aparentemente idénticos, eran y siguen siendo, donde todavía los hay, en parte fundamental de todo el sistema allí establecido. Toda comunicación se paralizaba sin ellos. Pues lo desconocido, lo que no está informado crea la incertidumbre y la duda que es el antónimo de la seguridad. Tienen estos personajes la misión de transmitir los mensajes entre las distintas estaciones radio-telegráficas-terrestres, de la red aeronáutica A.F.T.N., mediante el empleo de ondas electromagnéticas continuas (CW. Continual Waves) por código Morse. De su eficiencia depende la confiabilidad de los mensajes emitidos entre las

dependencias aeronáuticas, por lo que a ellos le son requeridos además de la simple maestría en la codificación, recepción y transmisión en el lenguaje Morse, también en algunas disciplinas aeronáuticas fundamentales; sus procedimientos y sus prioridades.

11.2. CLASIFICACION DE LOS RADIO OPERADORES

Los Radio Operadores se clasifican en distintas categorías los cuales solo podrán desempeñar sus funciones en las estaciones conforme a su categoría.

11.2.1 RADIO OPERADOR TERRESTRE CATEGORIA C (ROT-C)

11.2.1.1. REQUISITOS

- Los Generales para toda Licencia Aeronáutica
- Licencia de Radio Operador o Radio Telegrafista de tercera categoría expedida por el Ministerio de Comunicaciones
- Licencia de Observador Meteorológico de Superficie expedida por el D.A.A.C., ó en su defecto un permiso provisional con vigencia hasta por seis meses
- Aprobar examen teórico práctico ante el D.A.A.C. sobre procedimiento u operación de circuitos nacionales del servicio fijo aeronáutico y
- Haber laborado en el servicio de comunicaciones a fijadas aeronáutica, por un tiempo no inferior a tres meses

11.2.1.2. PRIVILEGIOS

Podrán ejercer funciones en Estaciones Aeronáuticas Radio telegráficas ó Radio telefónicas de categoría "C" ó "D" ó inclusive en las de categorías "B" pero para esta última estar bajo la responsabilidad y vigilancia de un titular de licencia de mayor categoría. (2.7.4.4.1. MRA)

11.2.2. RADIO OPERADOR TERRESTRE CATEGORIA B (ROT-B)

11.2.2.1. REQUISITOS

Los mismos de la categoría anterior adicionando los siguientes:

- Aprobar examen teórico-práctico en procedimientos y en operaciones de circuitos nacionales e internacionales y
- Experiencia de un año mínimo con la licencia anterior.

11.2.2.2. PRIVILEGIOS

Desempeñarse en las estaciones Radio Telegráficas o Radio Telefónicas Terrestres categorías "B" "C" y "D" ó inclusive en las de categorías "A" siempre que estén vigilados por un titular de categoría "A"

11.2.3 RADIO OPERADOR TERRESTRE CATEGORIA "A" (ROT-A)

11.2.3.1. REQUISITOS

Los mismos de las licencias anteriores, además de las siguientes exigencias:

- Experiencia mínima de dos(2) años ejerciendo los privilegios de la Licencia anterior y
- Aprobar exámen teórico-práctico ante el D.A.A.C. sobre procedimientos y operación de circuitos nacionales e internacionales del Servicio Fijo Aero náutico.

11.2.3.2. PRIVILEGIOS

Los Radio Operadores Terrestres Categoría "A", podrán ejercer funciones sin limitaciones en cualquier Estación Aeronáutica, Radio Telegráfica o Radio Telefonista Terrestre.

11.3. ALGUNAS CRITICAS.

- a) Exigencia Indebida: Necesidad de Licencia Temporal: La exigencia establecida para el personal que quiera aspirar a Licenciarse como Radio Operador Categoría "C" es una contradicción con lo ordenado en el Código de Comercio Artículo 1801, Norma Marco, que establece claramente la prohibición de que nadie podrá ejercer funciones técnicas aeronáuticas si no es titular de la licencia respectiva. En ninguna parte excepciona a nadie y por tanto ninguno podrá valerse de precepto alguno para no cumplir con este requisito fundamental e indispensable para laborar.

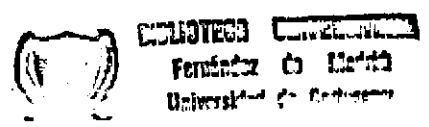
¿Cómo entonces exigir que para optar por la licencia de Radio Operador Terrestre Categoría "C" debe haber laborado por lo menos tres meses en servicio de comunicaciones fijas?
 ¿Con qué licencia o autorización estará facultado?. La norma guarda silencio al respecto. Creemos que debía concedérsele una licencia temporal limitante.

- b) Ingerencia del Ministerio de Comunicaciones: El Ministerio de comunicaciones tiene directa ingerencia en el licenciamiento del Personal de esta rama de la aviación. Creemos que muy a pesar de que las funciones son muy específicas y sólo para laborar en estaciones distintas a las aeronáuticas se les debería exigir este requisito adicional así como a los Radios Telefonistas que para desempeñarse éstos últimos no necesitan permiso de aquél.
- c) Omisión de Requisitos: Muy a pesar de que el M.RA. exige la licencia previa de observador meteorológicos para poder optar por la de Radio Operador Terrestre, esto no se cumple en la actualidad, aunque sí, algunos de éstos funcionarios recibieron instrucción meteorológica en la institución aeronáutica de adiestramiento especializado.
- d) Equivalencias Indebidas: Entre los privilegios de los Radio Operadores Terrestres esta el de desempeñarse como Radio Telefonista Terrestre. Aunque los mensajes podrían ser los

mismos que se transmiten, los sistemas de emisión difieren por completo; pues, mientras para los Radio Operadores Telefonista Terrestre es VERBAL para los Radio Operadores es manual mediante el empleo del Código Morce con el empleo del Manipulador ó Llave en el sistema alambrico de los Telegrafistas, ó, Vibroplex, denominado tambien "Brug" en el sistema inalambrico utilizado por los Radio Telegrafistas, que llegó a ser tristemente celebre con el hundimiento del famoso trasatlántico Titanic por ser el primer buque en que se utilizó con el pionero de la radio telegrafía maritima, MR. PHILLIPS transmitiendo su angustioso y atónito mensaje de emergencia S.O.S.

- e) Aeródromos "F.I.S.*": En el país hay varios aeropuertos con estadísticas de tráfico muy bajas, que llegan hasta de dos operaciones semanales situación que no justifica el empleo de mayor número de personal aeronáutico, constituyendo, el Radio Operador Terrestre en el personal fundamental para laborar en éstos; pues, a él le son asignadas, además de las funciones atinentes al de Radio Operador propiamente dichas, las de observador meteorológico, informador de tránsito aéreo y la de Radio Telefonista Terrestre. Esta promiscuidad de funciones no esta amparada debidamente, por las razones ya expuestas en los dos literales anteriores.

*Aeródromo F.I.S.: Aeródromo de bajo tránsito aéreo en se presta únicamente Servicio de Información de Vuelo.



f) Desprotegidos por Medicina de Aviación: Muy a pesar de que este personal de Radio Operadores es uno de los más expuestos a lesiones orgánicas y enfermedades profesionales, que han ameritado, por el mismo hecho leyes especiales excepcionándolos para la jubilación etc, las normas aeronáuticas no les exigen certificado médico alguno, situación que repercute negativamente contra el servicio por ellos prestado y la persona misma. Sin embargo, consuetudinariamente se les viene equiparando al personal de tránsito aéreo y les requieren el certificado médico de segunda clase.

g- Pensamos que, a toda luz, el Ministerio de Comunicación no debe incurrir para nada en el licenciamiento de este Personal Aeronáutico, pues la época en que realmente era obvio este requisito ya pasó, ya que antes de la creación del Centro de Estudios Aeronáuticos (CEA), éste que depende directamente del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil, todos los Radio Operadores provenían de las distintas escuelas no oficiales ni especializadas en la ciencia aeronáutica, y la única forma de establecer su idoneidad era mediante su licencia concedida por ese ministerio; pero esa época ya pasó y la Aeronáutica Civil prepara el personal especializado en esta disciplina. Por lo mismo, éste requisito debía exigirseles solo a los que no han sido preparados directamente por el CEA. De continuar así, la Aerocivil (D.A.A.C.) seguiría desconociendo la eficiencia de su propia Escuela de Formación de este Personal.

C A P I T U L O X I I

**INSTRUCTORES
DE
ESPECIALIDADES
TECNICAS**

12. INSTRUCTORES DE ESPECIALIDADES TECNICAS

12.1 NOCION

Son los instructores de tierra para personal de vuelo. A este personal se le exonera de la norma general de ser titular de la licencia previa de técnico para la disciplina que instruye luego optar por la de instrucción de la misma; por cuanto su función solo se limitará a su enseñanza, cuyo conocimiento bien puede ser adquirido sin haber ejercido directamente la disciplina en vuelo. Este personal deberá comprobar sin embargo su conocimiento, su experiencia y su capacidad, previo el lleno de los requisitos generales de toda licencia de Instructor Aeronáutico, a saber:

- Edad mínima 21 años
- Documento de identidad y
- Situación militar definida (M.R.A.2.8.1.1).

12.2. REQUISITOS

- a) Titular de Licencia Básica: Relacionada con la especialidad y una práctica no inferior a tres meses supervisada por Instructor Licenciado, ó seis mese sino es titular de licencia básicas.

- b) Aprobar exámen teórico: Deberá ser ante el D.A.A.C y sobre las materias de la instrucción y
- c) Capacidad didáctica: Comprobada mediante examen teórico-práctico.

12.3. VIGENCIA DE LA LICENCIA

El titular de licencia de Instrucción de especialidades técnicas deberá ejercer las funciones propias de la misma por lo menos tres meses por cada año calendario, sopena de perderla.

12.4. PRIVILEGICS

Ejercer funciones en empresas, entidades ó escuelas reconocidas por el D.A.A.C. (M.R.A. 2.8.1.7).

C A P I T U L O X I I I

**INSTRUCTORES
DE
ESPECIALIDADES
TECNICAS
TERRESTRES**

13. INSTRUCTORES DE ESPECIALIDADES TECNICAS TERRESTRES:

13.1 NOCION

Son los instructores para personal Aeronáutico Terrestre.

13.2. REQUISITOS

Además de los generales los aspirantes a ésta licencia deberán:

- Ser poseedor de Licencia respectiva básica correspondiente a la especialidad para la cual va a ser Instructor y haber ejercido los privilegios de ella por un período superior a tres años.
- Práctica como Instructor, bajo la supervisión de Instructor Licenciado, por un período no inferior a seis meses.
- Comprobar capacidad didáctica mediante examen práctico y
- Aprobar examen técnico ante el D.A.AC.

13.3. VIGENCIA

Deberá ejercer privilegios por lo menos tres meses por cada año calendario.

13.4. PRIVILEGIOS

Dar instrucción en las empresas, entidades o escuelas reconocidas por el D.A.A.C

Es notoria la gran diferencia de requisitos entre los instructores para Personal de Vuelo y los otros para el terrestre. No hay razón por la que éstos últimos le sean más restringidos, pues no tiene ninguna lógica las disposiciones que así las preceptúan.

C A P I T U L O X I V

PERSONAL
DEL
SERVICIO MOVIL
AERONAUTICO



14. PERSONAL DEL SERVICIO MOVIL AERONAUTICO

14.1. NOCION

Llámase Personal Móvil Aeronáutico el que esta destinado a las operaciones, servicio de radio comunicaciones entre estaciones de aeronaves y estaciones aeronáuticas ó entre las primeras. La característica de este personal hace menester que se refiera primero a algunos de los aspectos fundamentales que lo delimitan, que de obviarse sería dificilmente tratado, sino imposible, puesto que todo su organigrama y razón de ser están estrechamente vinculados a ellos.

14.2. EL SERVICIO

Los servicios prestados por este personal, que se desconocía por completo y que ni siquiera se imaginaba hace cincuenta años, se ha convertido hoy en un elemento completamente indispensable de la aviación, constituyéndose en una de las contribuciones materiales más importantes a la seguridad y eficiencia de la aeronáutica.

"La aviación civil moderna en la forma en que la conocemos y la densidad del tránsito actual sería

imposible sin la existencia de una importante organización de servicios de tierra en los que los servicios de tránsito aéreo son de importancia vital. Aparte de las organizaciones de control de operaciones de determinadas compañías, son de hecho los únicos servicios de tierra que asumen ciertas responsabilidades de dirección en las operaciones de vuelo (1)

Los distintos factores reales como la densidad del tránsito aéreo; la combinación dentro de un mismo espacio aéreo de los variados tipos de aeronaves; los factores meteorológicos; la confluencia de rutas aéreas etc., han hecho necesaria la creación de éste servicio, atendido por el personal en referencia, cuyo objetivo fundamental es su dirección.

Estos objetivos son señalados expresamente por la O.A.C.I. en el anexo 11 del Documento 4444 numeral 2.2. en los siguientes términos: "Fin del servicio de tránsito aéreo".

- a) Prevenir colisiones. Entre aeronaves; y entre aeronaves y obstáculos, en el área de maniobras
- b) Acelerar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo.

14.2.1. OTRO SERVICIO INNOMINADO

Aunque la aseveración de ésta norma aparenta es-

tar impecable, por que abarca todo el propósito de los servicios, genericamente hablando; estimamos sin embargo, que es imprecisa, pues omite declarar el hecho de que también estos previenen colisiones entre las aeronaves y los obstáculos que se encuentren no solo en el área de maniobras como dice la norma, (que corresponde solamente "aquella parte del aeródromo que debe utilizarse para el despegue y aterrizaje de aeronaves y para el movimiento en superficie de éstas relacionado con los despegues y aterrizajes, excluyendo las plataformas" Anexo 11 (2);, sino también todo el espacio aéreo controlado ya descrito en capítulo anterior, máxime teniendo en cuenta que el siete (7%) por ciento de accidentes aéreos fatales en el mundo fueron choques contra colinas y montañas, bajo control mientras en un cuatro (4%) por ciento fueron contra terreno plano también en las mismas condiciones, según datos recogidos por las estadísticas de la O.A.C.I. que tiene "El propósito de presentar estadísticas que puedan ser de utilidad para estudios de seguridad y sobre prevención de accidentes de carácter general" (3)

No obstante aunque la norma no lo consagra, no lo consagra, en la práctica se suministran los servicios extensiva a estos lugares.

14.3. DEPENDENCIAS DE LOS SERVICIOS DE TRANSITO AEREO

Equivocadamente se cree que toda persona que labora en una torre de control es controlador y

que solamente los hay en éstas. Eso no es así, por que no todas poseen la licencia que los acredita como tales, aún que sí se inician como asistente de ellos. Tan poco es la torre de control el único recinto donde se presta éste servicio, pues no necesariamente todas las dependencias deberán estar ubicadas en aeródromo o en una torre de control, por que pueden estar localizados en lugares apartados e inclusive hasta a bordo de una diminuta nave marítima en altamar.

14.3.1. CLASIFICACION DE DEPENDENCIAS

Las dependencias básicas del servicio de tránsito aéreo que se especifican en las disposiciones de la O.A.C.I., son:

- a) Centro de Información de Vuelo (FIC): En el se presta servicio de información de vuelo y de alerta dentro de sus respectivas regiones. Esta dependencia puede estar localizada en cualquier parte.
- b) Centro de Control de Area (ACC): Aquí se presta el servicio de control de área, servicio de información y de alerta. Puede delegársele el servicio de control de aproximación. Puede estar localizado en cualquier parte.
- c) Oficina de Control de Aproximaciones (AAP): Se presta servicio de control de aproximación, servicio de información y de alerta. Puede estar localizada en cualquier parte. Preferible-

mente en las inmediaciones del aeródromo o aeródromos que sirve.

- d) Torre de Control de Aeródromo (TWR): Presta servicio de control de aeródromo que comprende el servicio de control de tránsito aéreo, servicio de información de vuelo y servicio de alerta. Incluye igualmente el control de los vehículos y las personas en las plataformas y áreas de maniobras y de movimiento del aeródromo.

Esta dependencia siempre deberá estar localizada en el aeródromo que sirve, situada en el punto estratégico que le permita al controlador la visibilidad del tránsito. A esta dependencia se le puede delegar el control de aproximación.

Estas tres últimas dependencias citadas son las del servicio de Control de Tránsito Aéreo que deben ser manejadas por personal licenciado en Control de Tránsito Aéreo; mientras para la primera ninguna de las normas de la O.A.C.I. exige que deba ser asistida por personal licenciado alguno. (4)

14.4. FUNCIONAMIENTO DEL SERVICIO DE CONTROL DE TRANSITO AEREO

Con el fin de proporcionar al servicio de control deberá:

- Disponer de la información sobre el movimiento proyectado de cada aeronave, las variaciones del mismo, y los datos sobre progreso efectivo de cada una de ellas;
- Determinar, basándose en la información recibida las posiciones relativas, que guardan entre sí las aeronaves conocidas;
- Expedir permiso e información para los fines pertinentes de control de tránsito aéreo;
- Coordinar los permisos que sean necesarios, con otras dependencias; siempre que, de no hacerlo, una aeronave pueda obstaculizar el tránsito dirigido por ellas; antes de transferir el control de una aeronave a ellas (5)

14.5. EL PERSONAL DEL SERVICIO DE CONTROL DE TRANSITO AEREO

Si el piloto es el primero y más importante personal técnico de vuelo, que maneja una sola aeronave, el Controlador de Tránsito Aéreo lo es sin duda del personal técnico terrestre porque dirige varias al tiempo. Es la persona técnicamente preparada, licenciada y habilitada, perteneciente al Servicio Móvil Aeronáutico, que desde una estación o dependencia aeronáutica, emite permiso de control de tránsito aéreo mediante radio frecuencia o por señales visuales, en casos especiales a las aeronaves que se encuentran dentro de su jurisdicción del espacio aéreo, o próximo a entrar en él.

14.5.1. PROGRAMA DE FORMACION

192

La índole de la laborar a ellos encomendada requiere que se sometan a un programa de formación que abarca entre otras. la mayor parte de las siguientes disciplinas:

- Organización, práctica y método de los servicios de tránsito aéreo.
- Comunicaciones y Sistemas del Servicio Fijo Aeronáutico.
- Navegación Aérea y Método de Auxilio.
- Meteorología.
- Servicio de Búsqueda y Salvamento, caso de emergencia.
- Equipos de los Servicios de Tránsito Aéreo, incluido el radar y en casos especiales, los sistemas automatizados.
- Aerodinámica y motores.
- Reglamento del Aire.
- Electrónica elemental.
- Teoría del Vuelo y características de las aeronaves.
- Legislación del Espacio Aéreo.
- Administración (en casos especiales).
- Fraseología o Terminología Aeronáutica y
- Enseñanza práctica Especializada del inglés.

Su eficiencia depende del acierto en su escogencia, formación y entrenamiento acorde a las licencias correspondientes y aquellas especializadas conforme a la facilidad o dependencia aeronáutica, acorde a su función específica dentro de los servicios.

14.5.2. LA CARRERA DEL CONTROLADOR DE TRANSITO AEREO

La carrera del Controlador comienza formalmente desde su escogencia como cadete, donde se le exigirá un rendimiento mínimo del setenta (70%) por ciento en todas las materias, pasando primeramente por la Licencia Básica A.T.A. (asistente de Tránsito Aéreo con la que estará facultado para desempeñarse solamente bajo la supervisión de un superior jerárquico en Licencia, como asistente del mismo en Torres de Control de Aeropuertos de tercera y cuarta categorías ó, como auxiliar en las estaciones "F.I.C.", para luego escalar a las distintas licencias del control convencional: CTA-I; CTA-II; CTA-III; CTA-IV, que corresponde a la de Controlador Radar. Regularmente ésta última, a pesar de que el reglamento permite la posibilidad de alcanzar en siete años y medio de servicio, regularmente solo se logra después de doce a quince años de experiencia ininterrumpida, dependiendo primordialmente del desarrollo aeronáutico del país de que se trate. (6)

14.5.2.1 ADMISION DE CANDIDATOS PARA CONTROLADOR DE TRANSITO AEREO

Generalmente los candidatos al curso básico de formación de Controlador de Tránsito Aéreo son nacionales del Estado que los prepara y que empleará sus servicios. Sin embargo, se excepcionan algunos países, como México y Dinamarca quienes admiten a extranjeros en cuyos países de

origen sean tratados con reciprocidad los nacionales de aquellos. Este último, no obstante acepta los nacionales de Noruega y Suecia. Venezuela en cambio es más celoso y no acepta los que no son Venezolanos de nacimiento.

Dos Estados restringen el oficio exclusivamente al sexo masculino que son Japón y Senegal, y aunque esto no está prohibido en los otros países, la participación de la mujer es evidentemente reducida. Francia y la Organización Europea de la Seguridad de la Navegación Aérea exigen que los candidatos gocen plenamente de los derechos de elector.

En cuanto a los requisitos mínimos de la enseñanza oficial, previa a la instrucción, la mayor parte de los países del mundo, como la Comunidad de Africa Oriental, Dinamarca, Austria, Canada, Finlandia, Francia, Japón, Senegal, Reino Unido, la Unión Soviética, y Yugoslavia entre otros, exigen un diploma de enseñanza media o un examen aprobado de admisión en una universidad. En cambio otros países exigen candidatos que hayan cumplido enseñanza superior de dos o más años e inclusive a los graduados con títulos universitarios, ó pilotos licenciados, todos estos con conocimientos avanzados del inglés; este último requisito es exceptuado en la Unión Soviética. Los candidatos para todos los países de la esfera europea y asiática generalmente deberán tener de diecisiete (17) a treinta (30) años de edad.(20)

En Colombia los requisitos mínimos exigidos son:

- Nacionalidad Colombiana
- Edad entre dieciocho (18) y veinticuatro (24) años
- Situación militar definida
- Bachiller
- Notas de ICFES iguales o superiores a dos ochenta y tres
- Aprobación de los exámenes de admisión
- Estar entre los primeros opcionados por mayor puntaje según resultado de los exámenes anteriores para los cupos en concurso. Y
- Estado de salud óptimo equivalente al certificado médico de segunda categoría; según dictamen de Medicina de Aviación, previo examen de los médicos especialistas. (7)

14.5.2.2. CONTRATO DE APRENDIZAJE DE LOS CONTROLADORES DE TRANSITO AEREO

Entre los distintos países signatarios de la O.A.C.I., este es un requisito indispensable para todos los candidatos admitidos al curso básico de información.

Estas personas deberán garantizarle al Estado su cumplimiento, tanto en el proceso de formación como sus servicios después de éste, por un período mínimo, como retribución al Estado por la enseñanza adquirida, so pena de perder una fianza que deberá depositar a su favor como garantía de cumplimiento. Este tiempo mínimo de servicio



1910

remunerado y el valor de la fianza varia en cada país y depende primordialmente de la duración de la formación, su intensidad y las necesidades del servicio de este personal en el país de que se trate.

En Austria por ejemplo, la formación ordinaria es de dos años aproximadamente, la fianza de quinientos dólares y el tiempo mínimo de servicio exigido también de dos años; Nueva Zelanda y la India tiene el período de formación aproximado en tres años, fianza de tres (3.000) mil dólares, y servicio obligatorio de cinco años; otros países como Francia, los EAC y la URSS los obligan de tres a seis años; mientras que Senegal a diez años y Yugoslavia un término equivalente a un año por cada mes de formación (8)

En los países latinoamericanos la proporción es aproximada de dos años de servicios por cada año de formación en Colombia sin embargo, la instrucción tiene un período variado dependiendo primordialmente de los directivos del D.A.A.C, del presupuesto asignado y de las necesidades del servicio del momento. Es así como normalmente estos cursos básicos de formación tienen un período que oscila entre diez y seis meses, política de garantía de cuatro a diez salarios mínimos y tiempo de servicio obligatorio de uno a tres años. Además durante este período de formación el alumno disfrutará de un auxilio de medio salario mínimo legal. (9)

14.5.3. CLASIFICACION DEL PERSONAL DEL SERVICIO MOVIL AERONAUTICO CATEGORIA "R"

14.5.3.1. ASISTENTE DE CONTROL DE TRANSITO AEREO (ATA)

Es el primer paso que hace la persona que acaba de concluir el curso básico de formación. Aún no es considerada como Controlador de Tránsito Aéreo y solo está limitado a asistir en funciones propias de un ayudante de controlador de tránsito aéreo en aeropuertos o estaciones de baja categoría. Su Licencia respectiva se denomina "ATA" como asistente de control de tránsito aéreo. De ahí en adelante va adquiriendo la experiencia y la capacitación complementaria en cursos avanzados hasta llegar a la cima de la profesión.

14.5.3.1.1. REQUISITOS

Además de los requisitos generales exigidos para el curso básico de formación, para optar por esta licencia deberá presentar los documentos:
-Certificado de aprobación del curso básico y
-Certificado médico de segunda categoría.

En caso de no graduarse en el curso básico de formación, deberá aprobar un examen ante el D.A.A.C. que versará sobre todas las materias de este curso.

14.5.3.1.2 PRIVILEGIOS Y LIMITACIONES

Solo podrá ejercer funciones bajo la tutela de superior jerarquico como:

- Asistente de Torre de Control de Aeródromos de tercera y cuarta categorías y
- Asistente de estaciones F.I.S. /Nacional/Aeródromos (M.R.A. 2.7.3.1.).

14.5.3.2. CONTROLADOR ASISTENTE DE TRANSITO AEREO I (CTA-I)

A partir de esta licencia CTA-I este personal comienza a incursionar en el Control efectivo y autónomo de Tránsito Aéreo. Pero no en cualquier estación aeronáutica sino unicamente en aquellas de categorías como las que ha sido asistente de control.

14.5.3.2.1. REQUISITOS

Además de los requisitos generales de la licencia anterior que se acredita con la presentación de ésta, deberá acompañar los siguientes documentos:

- Certificación de servicio mínimo de seis meses con la licencia anterior (ATA)
- Concepto favorable del Jefe Nacional del Grupo de Tránsito Aéreo, basado sobre su adiestramiento de informes recibidos del Jefe inmediato del solicitante (Dec. 2332 de 1977)
- Aprobar examen ante el D.A.A.C.

14.5.3.2.2. PRIVILEGIOS

Podrá ejercer funciones, previa obtención de la competencia en la respectiva dependencia o estación, como titular en éstas en que la licencia anterior le restringía a ser auxiliar (M.R.A 2.7.3.2.5.)

14.5.3.3. CONTROLADOR DE TRANSITO AEREO II (CTA-II)

Después de la experiencia adquirida en aeródromo o estaciones de tercera y cuarta categoría el Controlador con la licencia anterior es opcional a esta nueva licencia de ascenso para laborar en aeródromos de primera categoría en unos cargos determinados, en aeródromos de segunda categoría y en estaciones de F.I.S./Nacionales autónomamente (M.R.A. 2.7.3.3.)

14.5.3.3.1. REQUISITOS

- Los mismos de la licencia anterior
- Experiencia mínima de un año con licencia CTA-I
- Certificado de evaluación de adiestramiento efectuado con la adición anterior, emitido por Jefe de Servicio de Aeronavegación del Departamento, de examen efectuado por él ó a quien delegue al Controlador que aspira.

14.5.3.3.2 PRIVILEGIOS

Previa obtención de la competencia en la respectiva dependencia o estación, estará facultado para:

- Controlador de Superficie (instruir la aeronave en tierra) en aeródromos de primera categoría
- Controlador de aeródromos de segunda y tercera categoría
- Todos los privilegios de la licencia anterior y
- Controlador de F.I.S. en aeródromos de primera categoría (M.A.R. 2.7. 3.3.)

14.5.3.4. CONTROLADOR DE TRANSITO AEREO III (CTA-III)

Es la categoría más alta de Control Convencional de Tránsito Aéreo para vuelos V.F.R. En esta licencia el Controlador esta a un paso de la licencia para el Control Instrumento. Estará facultado sin restricciones, previa los adiestramientos reglamentarios para laborar u operar estaciones hasta en aeródromos de primera categoría, sin limitaciones técnicas de manera autónoma.

14.5.3.4.1. REQUISITOS

Además de los requisitos generales de la licencia anterior y una experiencia mínima de un año con la misma le son exigidos:

- Certificado de Aprobación de examen ante el Departamento, previo el concepto favorable del Jefe de los Servicios de Tránsito Aéreo de la Estación en donde se desempeña, como se suponen en todas las licencias de este Personal Móvil Aeronáutico y
- Certificado de evaluación favorable de adiestra

tramiento emitido por el jefe de la División de Servicio de Aeronavegación de examen efectuado por éste o a quien este delegue.

14.5.3.4.2 PRIVILEGIOS

Previa obtención de la competencia de la respectiva facilidad o estación, estará autorizado para:

- Controlar Aeródromos de primera categoría
- Contralador F.I.C. Internacional (M.R.A.7.0)

14.5.3.5. CONTROLADOR DE TRANSITO AEREO IV (CTA-IV)

Es el Controlador "Instrumento"; capacitado para ejercer el control positivo de la Aeronavegación, sin necesidad de tener las aeronaves a la vista, pues con los equipos de a bordo de éstas y los de tierra con las Radio Ayudas, mediante el Control Convencional por Instrumentos, se logra establecer las separaciones del caso entre las aeronaves en vuelo bajo la dirección efectiva de éste Personal.

14.5.3.5.1 REQUISITOS

Todos los anteriores además de una experiencia mínima de dos años ejerciendo los privilegios de la licencia CTA-III y aprobación de un curso avanzado de Tránsito Aéreo, pero en defecto de este último seis meses más de experiencia mínima

14.5.3.52. PRIVILEGIOS

- Controlador de Tránsito Aéreo en Areas Terminales (Dependencias de Servicios de Control de Aproximación por Instrumentos al servicio de uno, dos o más aeropuertos conjuntamente) o
- Controlador de Centro de Control de Area (Todos estos privilegios solo se podrán ejercer previa la obtención de la competencia respectiva en la dependencia, a la que estará limitada su licencia). (M.R.A.2.7.3.5.)

14.5.3.6. CONTROLADOR DE TRANSITO AEREO V (CTA-V)

Es esta la máxima licencia del Control de Tránsito Aéreo. A pesar de el Radar es un instrumento de trabajo y por sí misma con su utilización relativamente es más comodo el Control, por cuanto el Controlador tiene representada las aeronaves en su pantalla Radar, a él se le exige atender más tráfico que en el Control Convencional por que las separaciones entre las aeronaves podrán ser menores. Sin embargo deberá estar en capacidad técnica de cambiar subitamente el Control Radar para asumir el Control Convencional estando el tráfico en esas condiciones, en el evento de fallar el equipo Radar y se le pierda la señal de las aeronaves de la pantalla.

14.5.3.6.1. REQUISITOS

Experiencia con licencia anterior mínimo de dos años con todos sus requisitos generales, además

del curso avanzado en la materia con los exámenes y certificaciones de rigor.

14.5.3.6.2 PRIVILEGIOS

Ejercer funciones de Control Radar en las Areas Terminales y los Centros de Control de Areas, previa la obtención de la competencia en éstos (M.R.A. 2.7.3.6.)

14.5.3.7 INSTRUCTORES DE TRANSITO AEREO

Este Personal es retirado del servicio activo de Tránsito Aéreo, a quienes se les asignan las funciones de la enseñanza de la disciplina, tanto en los cursos básicos de formación, los avanzados y los especiales.

14.5.3.7.1 REQUISITOS

Los mismos requisitos generales de la licencia CTA-IV, además de:

- Ser titular de licencia CTA-IV con experiencia mínima de un año
- Comprobar capacidad técnica mediante examen práctico de sus condiciones y aptitudes didácticas
- Certificado de cursos de Instructor

14.5.3.7.2 PRIVILEGIOS

Impartir Instrucciones de capacitación y adiestramiento sobre las materias correspondientes a Tránsito Aéreo (M.R.A. 2.7.3.7.)

14.6. OTROS CARGOS DE LOS CONTROLADORES DE TRANSITO AEREO

Además los Controladores se desempeñan en funciones administrativas de planificación de los servicios de tránsito aéreo, que es apenas obvio; pues, quien mejor que ellos, al adquirir la experiencia en el campo y la preparación administrativa mínima del caso podría tener mayor autoridad para garantizar la eficacia en este ejercicio?.

Paradójicamente en la administración presidencial de Betancur siendo director del D.A.A.C JUAN GUILLERMO PENAGOS, se intento' desplazar de éstos cargos e inclusive de los de supervisores de Tránsito Aéreo para ser ocupados por otros profesionales, ajenos a la disciplina de la aviación y más aún al Control de Tránsito Aéreo.

14.7. NOMBRE DE ESTE PERSONAL MOVIL AERONAUTICO

Aunque solo en casos especiales como el Control Radar, el Controlador de éste, asume directamente la navegación de la aeronave, la esencia misma de esta labor es la dirección de la aeronavegación, puesto que los comandantes deberán ajustarla conforme a las intrucciones del Controlador, las cuales dependerán de la densidad del tránsito, las condiciones meteorológicas, las restricciones de altitudes y todas las otras situaciones de hecho que influyan en el suelo. Como lo dije antes no todo lo que está suspendido en el espacio es

controlable, pero sí todo forma parte del Tránsito. El Controlador no podrá ordenar a una nube a que cambie de ruta o a un pájaro a que descienda o ascienda y mantenga tal altitud, pero sí es función, instruir a una aeronave a que someta su navegación, teniendo en cuenta éstas circunstancias, controlando así la navegación de las aeronaves bajo su jurisdicción. Es en este orden de ideas, considero que la denominación dada a este personal es inexacta y más precisamente se le debería llamar, como efectivamente son, Controladores de Aeronavegación.

14.8. LAS VIVENCIAS DEL CONTROLADOR DE TRANSITO AEREO

Es esa persona que aún antes de asumir el Control de una aeronave, la siente suya, como un padre bueno que debe instruir a su hijo, en un andén opuesto, para cruzar una vía de alto tráfico y falto de semáforo; pues guardando las proporciones, en el aire es igual, por que no las hay. Todo Controlador vive bajo el síndrome del PATER-FAMILIA quien no concilia el sueño mientras haya un hijo en la calle, como éste la tranquilidad se le esfuma, habiendo una aeronave en vuelo y cuanto más precarias sean las condiciones meteorológicas y los otros factores influenciables, mayor es el sufrir. Aún así la ética profesional le exige completa serenidad que se reflejará en la seguridad y templanza de su voz transmitida al piloto al impartir instrucciones que habrán de repercutir en una fusión completa entre Piloto-Avión-Controlador, formando una especie de resonancia, que vierte una armoniosa y plácida.



sensación de seguridad. El controlador, suele pasar varias horas continuas de trabajo intelectual y tensión tan intensos que puede convertirse en angustia, porque no puede descuidar siquiera un instante su actividad, que solo llega a percatarse de ello cuando es reemplazado por otro como el haber despertado de un hipnotismo, cansado y deteriorado, pero siempre con el ego inoculable y la satisfacción del deber cumplido.

El Controlador de Tránsito Aéreo es el corazón y eje de la seguridad, pues cuando fallan todos los sistemas y los equipos hay normas supletivas que entran a regir, hay alternativas y procedimientos a seguir; pero no hay precepto alguno, ni lo habrá en el evento de que falte éste, distinto al de parar el tráfico, por que simplemente es el único que no podrá flaquear; a él no le esta permitido el excusarse, porque es fundamental e irremplazable.

CITAS BIBLIOGRAFICAS, CAPITULO XIV TITULO V

- (1) OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO Y SECRETARIA DE LA ORGANIZACION DE LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL, Condiciones de Empleo y de Servicios de los Controladores de Tránsito Aéreo, Ginebra: OIT. 1972 p.7
- (2) ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL, Anexo Once (11) al Convenio de Chicago/1944, Montreal: OACI. p.9
- (3) ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL, Circular de Notificaciones de Accidentes/Incidentes. Montreal: OACI 1979 p.17 y ss.
- (4) INTERNACIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION, Rules of the Air and Air Traffic Services, Eleventh Edition. Montreal: ICAO 1978 p.7-13
- (5) Ibid. p.13-15
- (6) DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE AERONAUTICA CIVIL. Op. Cit. p.112
- (7) OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO Y SECRETARIA DE LA ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL, Op. Cit. pag.11
- (8) Ibid. p.12
- (9) Ibid p.12

C A P I T U L O X V

A D M I N I S T R A D O R
DE
A E R O D R O M O

15. ADMINISTRADOR DE AERODROMO

15.1. NOCION

Una de las ironías que se manifiesta en el ordenamiento aeronáutico, es sin duda, la presentada en torno a la figura del Administrador de Aeródromo; pues, si interpretamos la norma exegéticamente, no es considerado siquiera como Personal Aeronáutico, muy apesar de su delicada labor dentro de éste organigrama institucional, como primera autoridad aeronáutica de la unidad de Aeródromo.

Inesplicablemente no hay norma positiva alguna expresamente limitante o determinante en cuanto a los requisitos mínimos, técnicos o administrativos que debe reunir quien es considerado como el Capitán de Puerto, destinado como primer policía aeronáutico, de cumplir y hacer cumplir las leyes emanadas de la autoridad competente, que deben ser interpretadas acorde a los principios científicos y técnicos de ésta disciplina, además de coordinar consecuentemente la delicada promiscuidad de las disposiciones técnicas y administrativas que conciernen a su aeródromo, todas siempre de transcendencia política social y económicas.

15.2. NO ES CONSIDERADO PERSONAL AERONAUTICO

"Se entiende por personal aeronáutico aquellas personas que, a bordo de las aeronaves o en tierra, cumplen funciones vinculadas directamente a la técnica de la navegación aérea". (Art. 1800 del Código de Comercio).

Este Personal que tratamos, realmente no labora directamente en ese conjunto de procedimientos netos de la ciencia o arte aeronáutico, y de ahí que es fácil excluirlo de entre el grupo del personal aeronáutico. Es por eso que seguramente la autoridad no lo ha regulado consecuentemente porque se olvida de que estas funciones desarrolladas por esas, si bien es cierto que no son específicamente técnicas, no es menos cierto que para administrar un aeródromo adecuadamente, siempre será menester conocer siquiera los principios básicos de la navegación aérea, y su reglamentación para la debida interpretación de las mismas y poder exigir su cumplimiento. Qué tan eficiente puede ser un administrador y qué garantía puede ofrecer en un aeródromo que por su falta de conocimiento de la disciplina no se le puede exigir a que decida con propiedad, como efectivamente esta mandado a determinar, disponer y dar las órdenes necesarias, una prioridad técnica de hecho? ¿Qué es lo que podrá coordinar o dirigir entonces?

15.3. RESPONSABLE DEL AERODROMO

Siendo el Administrador del aeródromo el ejecutor y primer veedor de la política Aeronáutica local, cédula fundamental del Servicio Aeronáutico, es la primera instancia y principal mandatario de todo aeródromo de Servicio Público, de sus oficios depende la actividad aeronáutica local y es responsable, por consiguiente del aeródromo como lo dispone el reglamento. En efecto el M.R.A. num. 61.20: "En todo aeródromo de Servicio Público habrá un administrador responsable del mismo..."

15.4. ACEPTACION DEL D.A.A.L.

No todo aeródromo es propiedad del Estado, como tampoco todos son civiles ni de uso o de Servicio Público; pues la norma los distingue en Militares y Civiles en públicos y privados (Ar.1810 Código de Comercio.

"Son públicos los que, aún siendo de propiedad privada están destinados al uso público, los demás son privados .

"Se presumen públicos los que sean utilizados para la operación de aeronaves, destinados a prestar servicios remunerados a personas distintas del propietario" (Art. 1811 ibidem).

En todos los aeródromos Públicos, aún siendo de propiedad privada es obligatorio tener un administrador que responda por él. Este administrador

en caso de ser de un aeródromo de propiedad privada su designación le corresponde al explotar con el visto bueno o aquiescencia del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil. En todos los Administradores son nombrados por la misma autoridad competente, quien será su superior jerárquico. En efecto M.R.A. num. 6.1.20. dispone: "Todo aeródromo de Servicio Público tendrá un administrador responsable del mismo, cuya designación deberá aprobación previa del Departamento".

15.5. ATRIBUCIONES TECNICAS-AMINISTRATIVAS

- Cumplir y hacer cumplir las disposiciones del Departamento (policivos)
- Mantener el aeródromo en las mejores condiciones de operación y seguridad, especialmente en cuanto hace relación a pistas, señales, cercas, servidumbres, equipos de emergencia, técnicas, etc, e informar de manera inmediata al Departamento cuando se presenten factores que limiten las condiciones.
- Controlar e impedir todo tránsito autorizado conforme al reglamento dentro de las áreas de aterrizaje y movimiento de las aeronaves.
- Llevar una relación escrita del movimiento de aeronaves dentro del aeródromo, con especificaciones de matrícula, tripulación, elementos transportador, fechas y horas de aterrizaje y decolajes. Copia de esta relación debe enviarse mensualmente y dentro de los primeros cinco días del mes siguientes al D.A.A.C.
- Informar inmediatamente al Departamento de cualquier irregularidad que se presente en el aeró-

dromo en relación con operaciones fuera de su uso normal.

- Mantener vigente un mapa del aeródromo y sus alrededores con las vías de acceso y demás detalles para prestar rápidamente auxilio a aeronaves en emergencia o accidentada (M.R.A. num. 6.1.20.)

15.6. OTRAS ATRIBUCIONES: DISCIPLINARIAS

Además de las funciones técnicas y administrativas previamente enumeradas, el administrador está señalado en el M.R.A. num. 7.3.1. entre las autoridades competentes para imponer sanciones disciplinarias a todas las personas que se encuentren bajo la competencia de la autoridad aeronáutica, todo con el propósito de garantizar la estricta observancia de la norma aeronáutica; no obstante el numeral 7.3.1.1. ibidem dispone que cuando el administrador actúa disciplinariamente se entenderá que lo hace por delegación del Director General de Operaciones Aéreas.

C A P I T U L O X V I

**OPERADOR
DE
SONIDO**



BIBLIOTECA UNIVERSITARIA
Fernández de Madrid
Universidad de Zaragoza

16. OPERADORES DE SONIDO

16.1. NOCION

Son los encargados de informar, mediante la utilización de aparato amplificador de sonido y palabras transmitidos por electromagnetismo, con potencia suficiente para ser oídos, por los que ocupan las instalaciones de un terminal aéreo, sobre el movimiento local del tránsito aéreo comercial, constituyéndose en un enlace entre estos y la empresa aérea con que hayan celebrado un contrato; además de difundir cualquier otra información útil al normal servicio y el orden público dentro de este perímetro, que llegue a ellos por los medios idóneos .

16.2. SU IMPORTANCIA

Para ninguno, que ha utilizado los servicio de un aeropuerto, resulta difícil comprender lo fundamental que para este es el Personal de Operadores de Sonido en su organigrama operacional; pues, mantiene en armonía a todo el MOVIMIENTO INTERNO del terminal aéreo. A ellos se les confiaba la tarea de la difusión de mensajes filtrados a través de ellos y redactados en forma concisa, trasmitidos clara y técnicamente audible.

Lo primero que impresiona al llegar a estos lugares públicos es el "SONIDO Y SU NITIDEZ", pues con ello inconscientemente va haciéndose a la idea de la categoría del aeródromo, porque es una de sus principales imágenes y el pulso del movimiento aéreo comercial del momento.

¿Aquién no le agrada una vocalización diáfana, bien pausada, portadora de un anuncio inequívocamente precisa a un volumen equilibrado? Eso es lo ideal, porque además induce al efecto psicológico de la tranquilidad por el resultado de sentirse bien informado. La seguridad aérea también se inicia desde los recintos públicos del aeropuerto, por la influencia del estado emocional de sus ocupantes por la repercusión de éste en el resto del viaje.

16.3. FACTORES TECNICOS-JURIDICOS

Para lograr todo este resultado óptimo es necesario un equipo humano profesional, técnicamente instruido y adiestrado. Justamente se le conoce como "Operadores de Sonidos", porque efectivamente ejecután la graduación técnica de éste conforme al número de personas que al momento ocupe el local, la humedad del medio ambiente y al efecto de otros sonidos parásitos que influyen en la propagación de la información.

Este personal se podría equiparar perfectamente con el "locutor" de radio por la esencia de labor, y tal vez por otros aspectos más sólidos

aún. El locutor para ser escuchado se necesita de la ayuda de un radio receptor sintonizado voluntariamente por su oyente; mientras, al Operador de Sonido se le oye a la fuerza, quiera o no, indiscriminadamente. El locutor emite o más bien lee un mensaje previamente preparado por otros, en cambio el Operador de Sonido lo redacta y lo emite él mismo; sin embargo, mientras al primero le protegen con normas técnicas y jurídicas de toda especie, a éste no se le reconoce siquiera su desempeño como meritorio de una reglamentación especial.

El Decreto 3418 de noviembre 25 de 1954, que dicta normas sobre telecomunicaciones en su Art. segundo dispone: "Se entiende por telecomunicaciones toda transmisión emisión o recepción de signos, señales, escritos, imágenes o información de cualquier naturaleza, por hilo, radio, medios visuales u otros sistemas electromagnéticos".

La interpretación de ésta norma no puede menos que darnos la razón y reclamar para éstas personas la aplicación extensiva éstas en todo lo pertinente a normas sobre telecomunicaciones y su personal, por cuanto en su relación se dan todos los postulados referidos en éste decreto.

Inexplicablemente no se le ha dado un tratamiento acorde a su función dentro de la Aerocivil, en cambio los han estado variando constantemente de nombre y de dependencia, inclusive hasta de jornada laboral. Primeramente se llamaban Operado-

res de Sonido y hoy son denominados Operarios Calificados. Antes su jornada laboral eran de siete horas diarias y estaban bajo la dependencia directa de los administradores de aeropuertos, luego la jornada bajo a seis horas y se transfirieron a la dependencia de la sección de comunicaciones aeronáuticas, terminando ahora bajo la dependencia de las torres de Control de los aeropuertos, subiendo su jornada diaria a ocho horas, que a toda luz viene siendo un demeramiento laboral prohibido por las leyes de la República, por lo mismo actualmente se viene entrando una fuerte controversia jurídica.

TITULO VI

ALGUNAS EXCEPCIONES AL PERSONAL AERONAUTICO

C A P I T U L O I

JORNADA
LABORAL

1. JORNADA DE TRABAJO DEL PERSONAL AERONAUTICO

1.1. NOCION

Uno de los factores fundamentales de las condiciones del empleo es la duración del trabajo.

"El salario y la jornada de trabajo han sido las Instituciones madres del Derecho del Trabajo y las iniciales batallas libradas por los trabajadores, fueron para exigir salarios mínimos y jornadas máximas". (1)

"Las jornadas excesivas agotan a la clase trabajadora y provocan despilfarro del material humano" (2)

Está comprobado que el aumento del tiempo de labores continuas del trabajador repercute en la cantidad y/o la calidad del trabajo. Por razones obvias el rendimiento no puede ser igual; pues, éste disminuye al transcurso de las horas, porque la fatiga se hace evidente en alguna forma. Si bien inicialmente, se estableció jornada máxima con el propósito de proteger a la salud del trabajador de los abusos, también el patrono se beneficia de este hecho porque puede de esta



222

forma exigir y garantizar la regularidad y la calidad del producto del trabajo.

En la actividad del Personal Aeronáutico el trabajo es generalizadamente intelectual y la limitación especial que demanda tiene el doble propósito de proteger al trabajador y el de asegurar la calidad del producto del trabajo, que en éste caso es el servicio a la seguridad.

1.2. NORMATIZACION

Ha merecido el Personal Aeronáutico una atención especial de los distintos países, aunque no la suficiente: pues, solamente parte de ello se ha tenido en cuenta y además de manera parcial. A los pilotos y los Radios Operadores, en Colombia se les reconoció primeramente su labor como extenuante y de alto riesgo, tanto para la salud como para la operación, disminuyéndoseles la jornada máxima legal, pues ellos eran los únicos, considerados Personal Aeronáutico propiamente dicho. En efecto el Art. primero del Dec. 2058 de 1951 establece que las horas de vuelo de los pilotos y copilotos de empresas de aviación comercial no podrán exceder de noventa (90), como máximo, en cada lapso de treinta (30) días. El Art. tercero de la misma norma, modificado por el Art. primero del Dec. 426 de 1952 expresa: "La jornada laboral diaria de los Radios Operadores de las empresas de aviación comercial será de seis horas continuas en las estaciones centrales de intenso movimiento aéreo". Más adelante el Dec. 1372 del 26

de mayo de 1966 declaró a los Radio Operadores, Técnicos de Radio, Electricidad y Oficiales de Meteorología, al servicio del hoy D.A.A.C, como EMPLEADOS DE REGIMEN DE EXCEPCION. Definió igualmente quienes son aquellos del Servicio Móvil y del Servicio Fijo Aeronáutico y a quienes se les debería considerar como Técnicos de Radio y Electricidad; asimilandoles todos a PERSONAL AERONAUTICO.

1.3. APLICACION EXTENSIVA DE ESTAS NORMAS.

En todas estas normas no se menciona expresamente a los Controladores de Tránsito Aéreo, pues esta profesión, individualmente considerada, es relativamente nueva. Tan es así que se la confundía con la de los Radio Operadores Terrestres, dada la gran afinidad de las funciones a ambas impuestas, que el legislador no vió la necesidad de tratarla por separado. Sin embargo ésta se ha especializado, y además de las funciones que les son exclusivas, en ella estan fusionadas, en mayor o menos grado, la mayor parte de todas esas otras que han ameritado este Régimen de Excepción y con mayor razón dignos, sino de una legislación superior a aquellas, siquiera o por lo menos igual; como efectivamente se viene aplicando.

1.4. OTRAS LIMITACIONES

En virtud del Artículo 161 del Código Sustantivo.

tantivo del trabajo que expresa: "En las labores que sean especialmente insalubres y peligrosas, el Gobierno puede ordenar la reducción de la jornada de trabajo de acuerdo con dictámenes al respecto", en efecto el D.A.A.C. mediante resolución 2450 de diciembre 19 de 1974 ha regulado la jornada laboral del Personal Aeronáutico discriminándola en diaria, semanal, quincenal, mensual y anual, estableciendo además el descanso obligatorio. En efecto el M.R.A 4.2.8.1. dispone las siguientes limitaciones a los miembros de la tripulación de vuelo, además del número mínimo de éstos para los distintos tipos de aeronaves y el número de aterrizaje.

1.4.1. LIMITACIONES DIARIAS (24 Horas) SEGUN DISTINTOS FACTORES

Depende del número de aterrizajes, el tipo de aeronaves y número de tripulantes requeridos. Se ilustra en la gráfica adjunta, 1.4.1.1(CUADRO "D")

1.4.2. LIMITACION SEMANAL (7 días)

Para todas las aeronaves tanto para pilotos como ingenieros de vuelos treinta horas máximo.

1.4.3. LIMITACION QUINCENAL (Calendario)

Para todos los casos cuarenta y cinco horas máximas.

1.4.4. LIMITACION MENSUAL (Calendario)

225

Para aeronaves a reacción setenta y cinco horas, aeronaves turbo y hélices de cuatro motores ochenta horas y para las otras aeronaves noventa horas como máximo.

1.4.5. LIMITACION ANUAL (Calendario)

Para aeronaves a reacción novecientas horas, aeronaves turbo y hélices de cuatro motores también novecientas horas y todas las otras aeronaves mil horas.

Además de las limitaciones en las horas de vuelo de este personal hay otras adicionadas como las restricciones, al Tiempo de Servicio; a la asignación, al Tiempo Programado y al descanso mínimo.

1.5. TIEMPO DE SERVICIO

Es el período durante el cual el tripulante se halle a la disposición de la empresa explotadora. Para los pilotos este tiempo empieza a contarse una hora antes de la iniciación programada en los vuelos internacionales y media hora antes de los vuelos nacionales. Para los ingenieros de Vuelo se contabilizará media hora adicional. Se entiende también que el tiempo de servicio es el transcurrido en calidad de reserva, ó el necesario para transportarse por cualquier medio hacia un lugar de asignación diferente a su base de residencia; ó el regreso a ésta. (Ver gráfico).

1.5.1. ASIGNACION

226

Es la utilización que hace de un tripulante en actividades propias de la empresa. Estas pueden ser:

- De vuelo
- De reserva de vuelo
- De escuela de operaciones
- De simulador de vuelo y
- De entrenamiento

1.5.1.1. LIMITACIONES DE LAS ASIGNACIONES

- La programación de la asignación de un vuelo es de cuatro horas máximas. Después de esta asignación se excluye toda otra para, el mismo día calendario.
- En ningún caso el entrenamiento de vuelo podrá ser la última asignación en un mismo día de entre varias.
- Se limita a siete horas las asignaciones distintas a la de vuelo
- Las asignaciones no podrán exceder de cinco días consecutivos

1.6. DESCANSOS MINIMOS

- a) En la Base de Residencia: Al regresar a su de residencia al término de una asignación de vuelo, todo tripulante debe disfrutar de un período de descanso mínimo que empieza a contarse una vez terminado el período de servicio y cuya duración será:

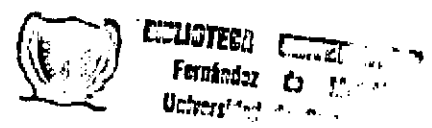
- Para vuelos con duración de ocho horas o menos, se exige un descanso mínimo de doce horas.
- Vuelos mayores de ocho horas, el doble de horas voladas.
- Cuando la ausencia ha sido inferior a cinco días, el tripulante disfrutará de un descanso no inferior al doble de horas voladas.
- Si la ausencia de la Base de Residencia por asignación de vuelo ha sido mayor de 20 horas el descanso será por lo menos la mitad del tiempo que dure la ausencia. (MRA.4.2.8.8.)

b) Fuera de la Base de Residencia:

- Menos de cinco horas de vuelo le corresponden diez horas de descanso.
- De cinco a nueve horas de vuelo, doce horas le corresponden dieciocho horas de descanso.
- A más de doce horas de vuelo le corresponden al tripulante, por cada una, noventa minutos de descanso. (M.R.A. 4.2.9.7.)

1.7. AUXILIARES DE VUELO

- a) Tiempo máximo de Vuelo: Aviones con asiento para diez a treinta y un pasajeros, le corresponden, un auxiliar nueve horas y dos, doce horas máximas.
- b) Aviones de 32 a 80 pasajeros: Dos auxiliares nueve horas y cuatro auxiliares.



- c) Aviones con asiento de 31 a 140 pasajeros: Tres auxiliares nueve horas y cinco auxiliares, ca-
torce horas, cuatro auxiliares doce horas, y
seis auxiliares desciseis horas.
- d) Aviones con asiento de 141 a 200 pasajeros:
Cuatro auxiliares doce horas, cinco auxiliares
doce horas, seis auxiliares 14 horas y siete
auxiliares 16 horas.
- e) Aviones con asiento de 210 a 250 pasajeros:
Cinco auxiliares nueve horas, seis auxiliares
doce horas, siete auxiliares 14 horas y ocho
auxiliares 16 horas.
- f) En todos los casos el tiempo máximo de vuelo
en mes calendario no podra exeeder de 90 horas.

1.7.1. EXCEPCIONES A ESTAS LIMITACIONES

El M.R.A. 4.2.8.3.1. señala: "En caso de emrgen-
cia nacional, orden público, altos intereses na-
cionales o fuerza mayor la autoridad aeronáutica
podrá modificar las horas máximas señaladas para
los miembros de las tripulaciones de vuelo, por
el tiempo que sea indispensable y dentro de los
límites que no atenten contra la seguridad aérea.

1.8. TIEMPO LIBRE

Todo tripulante tendra derecho como compensato-
rio de tres períodos consecutivos de tres días
por cada mes en su base de residencia. (M.R.A.
4.2.8.11.)

1.9. OTRO PERSONAL AERONAUTICO

Sumado a las anotaciones anteriores, el D.A.A.C. por resolución 1037 de octubre 7 de 1985, reglamentó la jornada laboral del personal a su servicio, conservando las seis horas a todos los que tradicionalmente se han tenido como empleados oficiales del régimen de excepción.

1.9.1 LOS CONTROLADORES DE TRANSITO AEREO

Por expreso mandato del inciso segundo del Art. quinto de la norma anterior se dispone que los controladores laborarán seis horas máximas diarias, conforme al Art. 37 del Dec. 2334 de 1977.

Por necesidad del servicio y dada la escasez de este Personal calificado, se les autoriza una jornada extra diaria de seis horas, con las siguientes restricciones:

- No se podrá laborar más de doce(12) horas diarias.
- No se podrá laborar dos días seguidos extras de seis horas cada uno.
- No se podrá asignar que se inicie un turno a las 6 AM después de haber laborado hasta las 12 PM de la noche inmediatamente anterior.

limitaciones diarias

NUMERO DE			HORAS MAXIMAS EN AERONAVES					
ATERRIZAJES	PILOTOS	INGENIEROS	A REACCION		TURBO - HELICES Y CUATRO MOTORES		O T R A S	
			SEIS (6) 6 MENOS	DOS TRES(3) CUATRO	UNO DOS(2) - / -	NUEVE (9) CATORCE DIECIOCHO	NUEVE (9) DIECIOCHO - / -	NUEVE (9) CATORCE DIECIOCHO
SIETE(7)	DOS(2)	UNO(1)	OCHO(8)	OCHO(8)	8:30	8:30	8:30	
	TRES(3)	DOS(2)	TRECE	DIECISIETE	TRECE	DIECISIETE	TRECE	DIECISIETE
	CUATRO(4)	UNO (1)	DIECISIETE	- / -	17	- / -	17	- / -
OCHO(8)	DOS(2)	UNO (1)	- / -	- / -	OCHO	OCHO(8)	8:30	8:30
	TRES (3)	DOS (2)	DOCE(12)	QUINCE(15)	DOCE (12)	QUINCE(15)	DOCE(12)	QUINCE(15)
	CUATRO	--/--	17	--/--	17	--/--	17	--/--
NUEVE(9)	DOS (2)	UNO (1)	--/--	--/--	--/--	--/--	OCHO(8)	8:30
	TRES(3)	DOS(2)	DIEZ(10)	DOCE(12)	ONCE(11)	DOCE(12)	ONCE(11)	DOCE(12)
	CUATRO	--/--	DOCE(12)	--/--	DOCE(12)	--/--	--/--	--/--
DIEZ (10)	DOS(2)	UNO(1)	--/--	--/--	--/--	--/--	OCHO(8)	OCHO (8)
	TRES(3)	DOS(2)	--/--	--/--	--/--	--/--	ONCE(11)	DOCE(12)
	CUATRO	--/--	--/--	--/--	--/--	--/--	DOCE(12)	--/--
MAS DE DIEZ (10)	DOS(2)	UNO (1)	--/--	--/--	--/--	--/--	SIETE(7)	SIETE(7)

GRAFICA 1.4.1.1. (CHADRO "D")

CITAS BIBLIOGRAFICAS, CAPITULO I TITULO VI

- (1) GUERRERO FIGUEROA, Guillermo. Lecciones de Derecho Laboral. Bogotá: Editorial Temis. 1986. p. 194.
- (2) Ibid. p. 195.

C A P I T U L O I I

J U B I L A C I O N



BIBLIOTECA UNIVERSITARIA
Fernández de Madrid
Universidad de Cartagena

2. JUBILACION DEL SECTOR TECNICO AERONAUTICO

2.1. NOCION

Así como la restricción en la jornada máxima laboral diaria, semanal y mensual que es al mismo tiempo el reconocimiento a la necesidad físico-psíquica a un descanso mínimo después de un período laboral determinado; de la misma forma al trabajador disfruta de tiempo libre remunerado por año ininterrumpido de labores o fracción de éste según sea el caso específico, (vacaciones).

Para el Personal Aeronáutico, estas limitaciones son excepcionales, en razón a su delicada función y la repercusión en su relación laboral, con la consiguiente incidencia determinante en el resultado de la calidad del producto de sus servicios, que es la SEGURIDAD AEREA.

No cabe la menor duda de que el legislador, en un feliz acierto, ha ido aportando eficazmente a los propósitos de la institucionalización de éste Personal, y más que una garantía para ellos, ha reconocido de esta forma los inobjetables derechos a la SEGURIDAD, de los usuarios de sus servicios. Es así como ha normatizado la jubilación excepcionalmente para éstos, de que tendrán derecho a una relativa temprana edad cronológica, particularmente.

No es por consiguiente un privilegio para este gremio, como se podría pensar, sino apenas una aproximación a la justicia hecha realidad.

2.2. EFECTOS DE LA JUBILACION

Desde los inicios de las labores adscritas a la actividad técnica aeronáutica, el legislador ha venido atemperando sus normas a los conceptos de hondo contenido social, basados en estudios de las enfermedades profesionales que suscitan en el ejercicio de ésta actividad y la mengua acelerada de su capacidad laboral. Se tiene en consideración el hecho de que son los únicos que una vez jubilados no podran ejercer ninguna actividad relacionada con sus licencias técnicas aeronáuticas, salvo contadas excepciones, encontrándose en el drama de tener que renunciar definitivamente a la profesión que fúe su pasión y convertirse repentinamente en un extraño ante sus propios compañeros de ayer, dando como resultado una reacción instintiva de conservación, vacilando en ejercer su derecho de solicitar a la autoridad competente que profiere la resolución de reconocimiento de su jubilación, porque la realidad SUI-GENERIS es que aquí la jubilación se confunde con su eliminación definitiva tanto del mercado laboral como de la actividad, que no sucede con ninguna otra profesión, pues el médico aunque nó este activo, sigue siendo médico, el ingeniero sigue siendo ingeniero etc. pero el piloto o el Controlador de Tránsito Aéreo se jubilan y en adelante serán ex-piloto, ex-con-

trolador etc. Da esto como resultado que para la gran mayoría del personal aeronáutico es sinónimo el empleo o cargo con la profesión ontológicamente considerado.

2.3. RECONOCIMIENTO DE LA JUBILACION

Las distintas normas que ordenan el reconocimiento de la jubilación de éste personal, viene desde 1943 con la ley 28 del 15 de octubre. Aquí se reconoció la jubilación para los Radio-Operadores y Telégrafo, quienes fueron en esa época (sin descocer que tambien ahora) eje y sostén de todo el sistema de comunicaciones entre la aeronave y la superficie, además de las otras actividades técnicas en donde han sido ireemplazables. En efecto el artículo primero de la norma dispone: "Sin embargo los operadores de Radio y Telégrafos, tendrán derecho a la jubilación a los veinte (20) años de servicio cualquiera que sea su edad".

Paralelas a las normas que regulaban los particulares, el legislador hacía lo propio con el sector público o Estatal. En consecuencia mediante la ley séptima de marzo diez de 1961 reguló la pensión de jubilación a los operadores de Radio, Técnicos de Radio, Técnicos de Electricidad y Electrónica además de los oficiales de meteorología a los veinte años de servicios indistintamente de su edad, vinculados a la empresa Colombiana de Aeródromos (E.C.A.) hoy D.A.A.C.

Posteriormente se reglamentó la ley anterior mediante decreto 1372 de mayo de 1966 especificando quienes son los Operadores de Radio del Servicio Móvil y del Servicio Fijo Aeronáutico, quienes Oficiales de Meteorología, Técnicos de Radio y Electricidad, que prestan sus funciones al D.A.A.C., abriendo aún más la cobertura a todos los otros funcionarios que desarrollaban una labor igual o de mayor riesgo que estaban en limbo jurídico, declarándolos todos en este Dec. reglamentario como Empleados Oficiales de Régimen de Excepción y con derecho a la pensión de jubilación en iguales condiciones.

Por último el decreto 13 de 1967 que derogó el artículo 269 del C.S.T. extendiendo la jubilación a todos los similares de Radio Operadores y Cables, favoreciendo a otra gran parte de trabajadores aeronáuticos del sector privado. Los aviadores, entendido como los Pilotos y los miembros de las tripulaciones de las aeronaves fueron expresamente señalados para tener derechos a la misma jubilación por el Art. 270 del C.S. del T. que a su tenor dispone: "Lo dispuesto en el Artículo anterior se aplica a los aviadores de empresas comerciales, a los trabajadores de empresas mineras que presten sus servicios en socavones, y a los dedicados a labores que se realicen a temperaturas anormales".

C A P I T U L O . I I I

REMUNERACION

3. REMUNERACION DEL PERSONAL AERONAUTICO

3.1. NOCION

Uno de los aspectos más importantes de la relación laboral, cualquiera que sea su forma, es sin duda, la retribución pagada por el empleador beneficiario de servicio del trabajador a éste.

Si para el empleador el objeto de la relación laboral es el servicio subordinado del trabajador y la causa es la remuneración que recibe éste; para el que realiza la obra el objeto viene siendo la retribución y la causa; su servicio prestado.

En toda relación debe existir el equilibrio entre estos dos preceptos: Objeto y Causa, para que la figura no se torne en otra distinta de la que se crea o se pretende entrar. Pues si no son correspondientes puede rayar con alguna modalidad de explotación indebida o un enriquecimiento ilícito -sui-generis- ó inclusive con otra figura de esclavitud.

Las grandes controversias de los siglos no provienen propiamente de las distintas ideologías

políticas encontradas, sino de la materialización de éstas a la vida real y tangible.

3.2. LA CONDICION LABORAL: FACTOR DETERMINANTE

La condición laboral equivocadamente se piensa que es solo aquella situación o estado en que el trabajador debe realizar su función dentro del lugar de trabajo, pero consideramos que es además su forma de vida a que esta obligado a observar dentro y fuera de su lugar de trabajo: en la fabrica, en el hogar o en la sociedad en general, acorde a las restricciones de horario de trabajo, disponibilidad, estado físico-síquico y muy especialmente coartados o nó por la remuneración.

El empleador contratará a aquel trabajador que le puede ofrecer el mayor rendimiento a un menor costo, mientras el trabajador aspira a que se le pague una retribución justa por su servicios prestados, y nó el salario como precio de su trabajo que fluctúa según esté el mercado laboral, dependiendo de la oferta y la demanda.

La retribución es fundamental para que el trabajador pueda alcanzar el estado óptimo de su condición laboral ideal exigida para desempeñarse adecuadamente. Es, guardando las proporciones, como el valor (la retribución) de los gastos de funcionamiento y mantenimiento de una máquina que debe realizar un trabajo, que mientras más ardua sea, mayor será el valor, pues sin ello resultará imposible ejecutar se función a cabalidad, a pesar de

su fuerza potencial de fabricación. La máquina sin combustible se apaga y sin mantenimiento se deteriora rápidamente; el trabajo sin remuneración justa tendrá que renunciar a restringirse de alguno de los elementos básicos de sus necesidades mínimas, conllevando a que viva con hambre, rinda menos y muera joven.

3.2.1. CONDICION IDEAL DEL TRABAJADOR AERONAUTICO

El trabajador aeronáutico necesita estar en unas condiciones físico-síquicas por encima del standard normal y para ello requiere que se le remunere conforme a esas exigencias y no simplemente a que se le declare a algunos de ellos personal del Régimen de Excepción. La irregularidad en su horario de trabajo, no permite que su organismo se adapte a él y crea constante desajustes en todo su sistema; el stress en la operación, la angustia vivida en la realización de sus funciones la posición social, la necesidad de recreación y todos los factores económicos son aspectos que debe considerarse para determinar el valor de su sueldo.

3.3. DISTINTAS FORMAS DE SALARIO

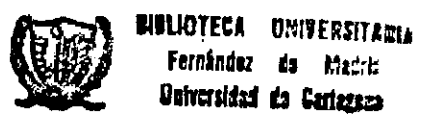
El doctor GUILLERMO GUERRERO F.(1) hace una enumeración de las distintas formas de salario, que para nuestro tema resulta importante señalarlas, por que aporta a clarificar nuestro concepto, a saber: Salario mínimo y salario máximo;

mental para la recuperación de sus fuerzas psíquicas y físicas después de un trabajo extenuante y mentalmente agotador. Una familia feliz y adecuadamente atendida es la mejor terapia para distensionar o destrezar al trabajador aeronáutico.

- c) Salario Político: "Es aquel que fija el Estado con objeto de que sirva de medio para cumplimiento de fines de interés general". Pocas funciones repercuten tanto en el interés general como lo es la actividad aeronáutica. Como ya lo dijimos antes, la seguridad aérea concierne a todos los habitantes, tanto los que a bordo de las aeronaves vuelan como los que por debajo de ellas pasan, pues, utilice directamente o no la aeronave, está constantemente sujeto a cualquier eventualidad de éstas en el aire. Luego el salario político debe ser conforme para la consecución del interés general(4)
- d) Salario Fijo y salario Variable: "Es el que recibe habitualmente el trabajador y el que no está sujeto a una cantidad fija respectivamente (5). El trabajador aeronáutico, especialmente el que presta sus servicios al Estado, recibe una remuneración fija anual, mientras otros trabajadores, como los tripulantes de las aeronaves que realizan vuelos Charter reciben el pago por cada vuelo que se haga y la duración de los mismos.

- e) Salario Ordinario y salario Extraordinario: "Es salario ordinario, el que se paga al trabajador por las labores desempeñadas durante la jornada convencional o legal. Salario extraordinario es la remuneración por servicios prestados en días de descanso obligatorio y en horas extras o supletorios". (6) Tal vez para ningún otro sector ha sido tan controvertido la forma cómo se le paga el salario extraordinario como en la Aeronáutica Civil. Pues, por necesidad del Servicio, el personal del Servicio Fijo y del Servicio Móvil Aeronáutico, así como electrónicos y meteorólogos, obligatoriamente les toca laborar los días de descanso legales y tiempo suplementario y por escases de personal no tienen tampoco derecho de disfrutar de su descanso compensatorio, el cual se les paga junto con el salario extraordinario. Esos pagos son completamente irregulares propiciando así total desconcierto dentro del gremio, y porque el sueldo básico es desproporcional, el personal queda tentado a laborarles, a pesar de su agotamiento, porque es la única forma de poder alcanzar a cubrir sus necesidades básicas económicamente hablando, aunque de esa manera no deja de ser un riesgo para su salud.

- f) Salario Nominal y salario Real: "Salario Nominal es el monetario de la retribución del trabajador. Salario Real, es el resultado : del poder adquisitivo del dinero". (7) Es lo mismo el valor en moneda el primero y el



valor en UPAC para el segundo. Hay otra modalidad de Salario que propone la Comisión del PLAN NACIONAL DE AEROPUERTOS "PANA" que es el salario INTEGRAL y consiste en la suma del salario básico con el salario extraordinario mensual para que el trabajador, indistintamente del número de horas suplementarias realizados, reciba una remuneración fija.

3.3. . SALARIO FUSIONADO: IDEAL

De todas las distintas formas de salario, para el sector aeronáutico no hay ninguna especial consideración notoria para fijar la más adecuada a la condición real de su función. Creemos que se necesitaría fusionar los conceptos de Salario Familiar, salario con prima, salario político, salario real y el integral para hacer justicia con éste personal.

3.3. . OTRAS CONSIDERACIONES: LIQUIDACION TRABAJO NOCTURNO

Es de interés comentar la forma como se liquida el trabajo en las horas nocturnas, pues para el legislador es igual trabajar de las dieciocho (18) a las veinticuatro (24) horas, que laborar de cero (00:00) a las 06:00. No creemos lo mismo pues para nadie resultará tan difícil, quedarse despierto hasta las doce de la noche, como sí es después de esa hora. Es apenas axiomático eso y no necesita demostrarse, pues cae por su propio peso de lógica elemental. Se alega de

que despues de ciertas horas el tráfico es mucho más bajo y por tanto no es necesario reajustar la forma como se viene liquidando; sin embargo el personal deberá estar disponible, haya o no tráfico y deberá responder con misma eficiencia a pesar de que el sueño lo hostiga. Despues de las 24.00 horas debe ser por lo menos el doble de lo que se paga por la diferencia horario de labores, en horas de seis de la tarde a los doce de la noche. O sea actualmente se paga el treinta y cinco (35%) por ciento tanto para laborar de seis (6p.m) hasta las doce (12) de la noche y los mismos 35% de doce (12) de la noche hasta la seis (6) de la mañana.

CITAS BIBLIOGRAFICAS, CAPITULO III TITULO VI

- (1) GUERRERO FIGUEROA, Guillermo. Lecciones de Derecho Laboral. Bogotá: Temis 1986 p.178
- (2) Ibid. p.179
- (3) Ibid. p.178
- (4) Ibid. p.179
- (5) Ibid. p.178
- (6) Ibid. p.178
- (7) Ibid. p.178

CONCLUSIONES
Y
EXHORTACIONES

CONCLUSIONES

El objeto final de todo trabajo como éste que terminamos es la tesis o las impresiones definitivas, con las consiguientes proposiciones respecto a ellas. Además de las que ya se han plasmado en el cuerpo del escrito, podemos citar estas otras complementarias:

- Las Autoridades Aeronáuticas se instituyen para desen- trañar los imperativos de la ciencia aeronáutica, or- denar las recomendaciones técnicas y procurar la con- secución de su viabilidad administrativa.
- La seguridad aérea es el objeto fundamental y primerí- simo de todo el ordenamiento aeronáutico, incluida la parte laboral.
- Toda norma aeronáutica se interpreta en términos de se- guridad técnica-operativa y celeridad administrativa.
- La autoridad Aeronáutica Superior en Colombia es el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil (DAAC) y todas las normas dictadas por él, emitida respecto a actividad aérea o al personal aeronáutico, por ser es- pecial, se aplicarán preferencialmente frente a cual- quier otra de carácter general.
- No todas las personas que laboran en un establecimiento o Estación Aeronáutica son consideradas como personal aeronáutico. Las normas establecen los cargos que deben ser ocupados por éstos y los requisitos mínimos para esa calidad.

- Toda persona que desarrolle función técnica aeronáutica debe poseer título de idoneidad y licencia técnica aeronáutica respectiva, además del respectivo Certificado Médico.
- Se desprende de las normas que todo personal aeronáutico es "Técnico Especializado".
- Excepcionalmente hay cargos administrativos que aunque esencialmente son administrativos, sustancialmente son de carácter Administrativo-Técnico; para los cuales las normas no son claras al respecto de los requisitos mínimos que deben reunir las personas que los ocupen. En otras palabras, la norma no exige títulos de idoneidad, experiencia equivalente ni licencia alguna. Entre esos podemos citar a los Administradores de Aeródromos.
- De igual forma como en la citación anterior, hay otros cargos que esencialmente son técnicos, pero, sustancialmente son Técnicos-Administrativos, para los cuales, con sueldos ordinarios solo les son exigidos los títulos de idoneidad técnica y licencia aeronáutica, sin consideración a su competencia administrativa. Entre otros podemos citar a los Jefes de Divisiones Técnicas, Supervisoras y Jefes de Estaciones Aeronáuticas.
- No hay personal Aeronáutico Netamente Administrativo; sin embargo, existen Personal Aeronáutico Netamente Técnico.
- Ningún Personal Aeronáutico podrá excepcionarse en tomar decisiones rápidas y seguras en ejercicio de una relación laboral aeronáutica.
- El medio en que se desarrolla la relación laboral aeronáutica es peculiarísimo y el personal depende ineludiblemente de las situaciones cambiantes que crea y restringe constantemente los derechos y las obligaciones

Obrero-Patronales. La Autoridad Competente (DAAC) al dictar normas que inciden en las fuentes de la Relación Laboral Aeronáutica, engendra condiciones que influye directamente entre los sujetos que la entranan.

- Todo Personal Aeronáutico goza de los privilegios que son registrados en su licencia Técnica Aeronáutica, además del de exclusividad laboral dentro del territorio nacional frente a extranjeros.
- No todas las personas que desarrollan función que a toda luz son aeronáuticas necesitan licencia aeronáutica para desempeñarse, pues las normas no lo exige; y por consiguiente, están desamparadas de la norma de exclusividad laboral nacionalista. Entre ellas están los Oficiales de Información Aeronáutica, Los Operarios Calificados (Bomberos Aeronáuticos) etc.
- Se desconoce como personal Técnico aeronáutico al personal anterior, muy a pesar de su estrecha vinculación a la técnica de la disciplina aeronáutica.
- No todo el Personal Aeronáutico es declarado " Personal de Régimen de Excepción ". Los que no son cobijados por esta disposición no son favorecidos por las normas complementarias que se atemperen a su fenomenología.
- Las normas laborales aeronáuticas, además de procurar la protección social del Personal Aeronáutico, primeramente, resguarda la seguridad aérea, que es el bienestar de todo el conglomerado social.
- Por imperativo ético, el Personal Aeronáutico no podrá en la operación hacer presión para alcanzar conquistas

laborales personales o de su gremio, sino que esta obligado a responder consecuentemente si es víctima de situaciones que mengua sus condiciones laborales y en deterioro de la seguridad aérea, y deberá asumir posiciones contempladas en el reglamento aeronáutico, que de pretermirse deberá responder frente a las autoridades disciplinarias, administrativas, jurisdiccionales y ante la sociedad en general.

- El Manual de Reglamentos Aeronáuticos (Resolución 2400 de Diciembre 19 de 1974 D.A.A.C.) en lo que respecta al Personal Aeronáutico, en un "Código Laboral Aeronáutico fraccionado."
- El Certificado Médico Aeronáutico que le da validez a la Licencia Técnica Aeronáutica, es requerido solo para que en el ejercicio de su función actual no pueden, siquiera por un instante, postergar su decisión operativa ni apartarse de su mandato.
- Cualquier logro o mejoramiento en las condiciones laborales del Personal Aeronáutico, es siempre un tributo a la Seguridad Aérea.

RECOMENDACIONES

De las consideraciones anotadas se infieren las siguientes exhortaciones:

- Que se regule el acceso a posiciones administrativas, que tienen ingerencia directa o indirecta sobre las decisiones técnicas, a que sean ocupadas por Personal Aeronáutico que llenen un mínimo de requisitos Técnicos-Administrativos correlativos.

- Que de la misma forma, a las personas que en razón de sus funciones desarrollan actividad jerárquica-operacional sobre personal aeronáutico, sean igualmente preparadas y licenciadas en el campo técnico de sus subalternos

- Los Técnicos al ser removidos a cargos administrativos, deben ser capacitados previamente y que no se promuevan solamente por el mérito exclusivo de su antigüedad; pues eso también contribuye a la inseguridad, por cuanto las decisiones administrativas con criterios puramente técnicos, pueden perjudicar el servicio de los bienes administrativos necesarios para su operación.

- Es necesario que se cree la Licencia y licenciar las personas que desarrollan funciones aeronáuticas.

- Debe declarar a todo Personal Aeronáutico de "Régimen de Excepción", licenciarlos, reunir en un código todas las normas aplicables a ellos y perfeccionar su normatización.

- La remuneración del Personal Aeronáutico debe considerarse en términos de su real consustancialidad con su condición laboral, con las restricciones a que debe someterse por su insuficiencia; y que repercute directamente en la seguridad ciudadana. Debe establecerse por lo que hace el Personal, por lo que está mandado a rendir. En fin, por lo que es y sin compararse con otras disciplinas,

- Las vacaciones deben ser suficientes y obligatorias para el Personal Aeronáutico. Deben ser semestral y no anual.

- Debe preparar suficiente personal Aeronáutico para estar en capacidad numérica de conceder el día libre compensatorio por laborar en día de descanso obligatorio.

- Es saludable que se crea un seguro de Licencia para el Personal Aeronáutico, que lo ampare debidamente en el evento de que la pierda, aún fuera de las situaciones que pudieran contemplarse dentro de las enfermedades profesionales o accidentes de

trabajo. Ese seguro debe ser sufragado por el empleador mientras se encuentre el trabajador bajo su subordinación.

- Los exámenes y pruebas para la actualización de Certificado Médico Aeronáutico, deben ser a cargo del empleador, mientras ese se haya vencido estando el empleado (Personal Aeronáutico) a su servicio, por un tiempo mínimo anterior a su servicio.

- A propósito de los Trabajadores del Sector Técnico Aeronáutico (Trabajadores Aeronáuticos) que prestan su servicio al Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil, afiliados a la Caja Nacional de Previsión, ésta debe tener dentro de sus colaboradores a Médicos de Aviación debidamente autorizados por el D.A.A.C, para que puedan realizar el control de éste personal, pues no es justo que les descuenten por un Servicio Médico no reconocido por Medicina de Aviación como válido para las lesiones profesionales a que estan constantemente expuestos. Es una necesidad inaplazable que se destine los fondos pagados por este personal o los propósitos intrínsecos de institucionalización. Igual recomendación nos parece viable para la expedición de los Certificados Correspondientes a las Licencias, sin que acarree costo extra para el Personal. Igual tratamiento se debe hacer también con todo otro personal Técnico Aeronáutico, afiliado a cualquier Caja de Servicios Médicos o al mismo I.S.S. Todo esto debe considerarse no como un privilegio, sino como un DERECHO inobjetable e impostergradable.

- La actividad Laboral Aeronáutica es un trabajo en equipo y debe considerarse por sí misma, por lo que es: Única, singular e incomparable.

BIBLIOGRAFIA GENERAL

1. OBRAS CITADAS

AMBROSINI, Antonio. Instituciones del Derecho de la Aviación. Buenos Aires: Edit. Depalma 1951

BAUZA ARAUJO, Alvaro. Tratado de Derecho Aeronáutico. Montevideo: Edit. Jurídicas Amalio Bernandez. 1976.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE AERONAUTICA CIVIL, Manual de Reglamentos Aeronáuticos. Bogotá: D.A. A.C. 1986.

GARCIA MAINES, Eduardo. Introducción al Estudio del Derecho. Mexico D.F: Edic. PORRUA 1968

GUERRERO FIGUEROA, Guillermo. Lecciones de Derecho Laboral. Bogotá : Edit. Temis 1986

GUERRERO FIGUEROA, Guillermo. Introducción al Derecho del Trabajo. Bogotá: Edit. Temis 1980

INTERNACIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION, Rules of the Air and Air Traffic Services, Eleventh Edition. Montreal: ICAO. 1978

LEON MENDOZA, Victor. Derecho Penal General, Compendio. Ediciones Sesquicentenario. Cartagena: Universidad de Cartagena. 1978

MITRE CORPORATION, Air Traffic Systems Engeneering, Virginia: Metrek 1985

OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO Y SECRETARIA DE LA ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL, Condiciones de Empleo y de Servicios de los Controladores de Tránsito Aéreo, Ginebra:CIT. 1972.

ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL, Anexo Once (11) al Convenio de Chicago. Montreal: OACI- ICAO. 1979

ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL, Convenio de Chicago. Montreal: OACI-ICAO.. 1980

ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL, Circular de Notificaciones de Accidentes/Incidentes. Montreal: OACI-ICAO. 1979

RIVERA FLOREZ, Edgar. Aspectos Jurídicos en la Actividad Aeronáutica. Tesis de Grado. Cartagena: Universidad de Cartagena. 1986

2. OTRAS OBRAS CONSULTADAS. (ALGUNAS)

BAENA PIANETA,Guillermo y Otros. Lecciones de Derecho Laboral. Bogotá: Edit. Temis S.A. 1986

BUENAVENTURA, Nicolás y Otros. EL Estado Patron en Colombia. Cartilla de Educación Básica Sindical para los Trabajadores Estatales. Primera Edición. Bogotá: Edit. Colombia Nueva. 1981

FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION, Planned Office Facility Consolidations.And Activity. New York: Department of Transportation, 1983

256

FRIAS MENDOZA, Alberto. Historia de la Aviación en Colombia. Bogotá: Intergrupaficas. 1986

MALVAGNI, Atilio. Derecho Laboral de la Navegación. Buenos Aires: Editorial Depalma 1949

SINDICATO DE TRABAJADORES DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE AERONAUTICA CIVIL. Compendio de Normas Laborales Aeronáuticas y Otras Afines. Bogotá: Sintraeronáutico. 1983