



La presente obra está bajo una licencia:
Atribución-NoComercial 2.5 Colombia (CC BY-NC 2.5)
Para leer el texto completo de la licencia, visita:
<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/2.5/co/>

Usted es libre de:



Compartir - copiar, distribuir, ejecutar y comunicar públicamente la obra
hacer obras derivadas

Bajo las condiciones siguientes:



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



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

Reflexiones sobre la jornada laboral de los operadores aéreos en Colombia*

Carlos Pupo Rojas.**

Universidad Católica de Colombia

Resumen

El mundo laboral de los tripulantes de vuelo en Colombia es complejo, ya que sus jornadas de trabajo están por encima de lo establecido legalmente, sus extenuantes jornadas laborales que exceden las 12 horas diarias causan fatiga extrema en los operadores, motivo por el cual, se constituye un latente riesgo para la seguridad de las operaciones aéreas en el país, los tiempos de descanso que tienen los operadores frente a sus tiempos libres tienen un desarrollo distinto a los de cualquier trabajador en el país, sus labores se encuentran reguladas por condiciones técnicas de seguridad aérea que imponen horarios distintos frente a los que se establece legalmente en el Código Sustantivo del Trabajo con relación a otros trabajadores quienes laboran solo 8 horas diarias en el territorio nacional, en este momento se presenta una clara discriminación de los operadores aéreos en el país, toda vez que a dicho personal no se le es respetado el derecho por la vida, el trabajo digno buscando un beneficio para toda la comunidad que utiliza este medio de transporte como lo son: usuarios, operadores y trabajadores quienes contarían por primera vez con condiciones de equidad laboral quienes podrían estar cobijados con el Código Sustantivo del Trabajo.

Palabras Clave: reglamento aeronáutico colombiano (RAC) código sustantivo del trabajo (CST), jornada laboral, tiempo de servicio, tiempo de vuelo, tiempo de descanso, asignación y fatiga.

* Artículo de Reflexión elaborado como Trabajo de Grado, bajo la Dirección del Dr. Sehir Gómez Escobar, Docente de la Universidad Católica de Colombia. Facultad de Derecho. Bogotá D.C. 2018.

** Pupo Rojas, Carlos. Optante al Título de Abogado, terminación de materias diciembre 2017. Piloto comercial Instructor Aeronáutico en Derecho Aéreo. E. mail. Capupo42@ucatolica.edu.co

Reflections on the working hours of air operators in Colombia

Abstract

The working world of the flight crew in Colombia is complex, since their working hours are above the legally established, their strenuous working hours exceeding 12 hours a day cause extreme fatigue in the operators, which is why, it constitutes a latent risk for the security of the air operations in the country, the resting times that the operators have in front of their free time have a development different from those of any worker in the country, their tasks are regulated by technical conditions of air security that impose different schedules compared to those established legally in the substantive code of work in relation to other workers who work only 8 hours a day in the national territory, at this time there is a clear discrimination of air operators in the country, every time I shower staff is not respected the right for life, decent work seeks This is a benefit for the entire community that uses this means of transport, such as users, operators and workers who, for the first time, would have labor equity conditions who could be covered by the Labor Code.

Keywords: colombian aeronautical regulation (RAC), substantive labor code (CST) working hours, service time, flight time, rest time, assignment and fatigue.

Sumario

1. Introducción - 2. Problema jurídico - 3. Historia de la aviación - 4. Derecho aeronáutico y sus regulaciones aeronáuticas - 5. Normativa laboral relacionada con la jornada de trabajo de las tripulaciones de vuelo en Colombia - 6. Normativa laboral relacionada con la jornada de trabajo de las tripulaciones de vuelo en USA - 7. Conclusiones - Referencias.

1. Introducción

El presente documento plantea identificar la importancia de la implementación de una nueva normatividad encargada de regular los parámetros laborales de la jornada laboral establecidos para los operadores aéreos en Colombia, con el fin de garantizar la seguridad y respeto de la tripulación que aborda una aeronave, toda vez que se ven expuestos a factores externos que pueden ocasionar inconvenientes al momento de realizar sus actividades según su función desempeñada en el área de trabajo como casos de fatiga que se genera en los pilotos comerciales debido a la excesiva carga de trabajo impuesta al momento de realizar un trayecto determinado, el cansancio que se deriva de la falta de fuerzas después de realizar un trabajo físico, intelectual o emocional, o por la falta de descanso, dichas situaciones mencionadas anteriormente, pueden generar una afectación a la seguridad aérea en Colombia, toda vez que no hay una normatividad que se encargue de tipificar el ejercicio de dichas actividades en el territorio nacional en el orden legal no técnico.

En los inicios de la aviación comercial, durante las décadas de los 20's y los 30's la operación de las aeronaves era más sencilla, por ende, requerían menor actividad física y mental por parte de los operadores aéreos, de modo que podían ser operados por dos o más personas. Con la llegada de los años 40's y 50's la constante evolución de la tecnología comenzó con la implementación de nuevas herramientas para perfeccionar el vuelo y manejo de las aeronaves, es por esto, que los operadores requirieron ayuda de más ejecutores para desempeñar sus funciones, en la década de los 60, se extiende la prestación de sus servicios en equipo jet, lo cual mejoran las comunicaciones y la navegación aérea, permitiendo reducir la tripulación a dos personas concentrando la carga laboral. (Rivera, 2015)

La historia de la aviación civil se remonta para el año 1910, cuando se realizaban vuelos de correo durante la primera guerra mundial, el 5 de febrero de 1919, la línea Deutsche Luftreederei iniciaba sus vuelos de transporte entre Berlín y Weimar, vía Leipzig,

dicho vuelo tenía una duración de dos horas y 18 minutos que se hacía en aviones AEG o en biplazas D.F.W. (Bejarano, 2014, p 5.)

Al lado de la historia de la aviación surge el concepto del derecho aeronáutico, lo cual siempre se ha constituido como un desafío del ser humano, pero todos los intentos no siempre han sido exitosos, en sus inicios se evidenciaron ciertos errores, que fueron los que dieron origen a la creación de lo que hoy en día es la aviación (Vallejo, 2012, p. 185)

El derecho laboral está representado en todas las declaraciones y principios sobre los derechos humanos. La Declaración Universal de los Derechos Humanos, proclamada por las Naciones Unidas, reafirmó su fe en los derechos fundamentales del hombre, la dignidad, el valor de la persona humana, la igualdad de los derechos de los hombres, así como en elevar un nivel de vida más equitativo y amplio dentro de un concepto de libertad. (Osteau de La Font de León, 2015, p 53.)

Dentro de los argumentos mencionados por la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles, en cuanto a los temas relacionados al manejo de la fatiga de los operadores aéreos, la jornada laboral, descansos y demás circunstancias que resultan de la prestación del servicio aéreo como tripulantes de cabina, mando y como tripulantes de cabina de pasajeros muestran que los resultados de estudios médicos y científicos adelantados por autoridades como la National Aeronautics and Space Administration (NASA), la National Transportation Safety Board (NTSB), la Federal Aviation Administration (FAA), han demostrado que la fatiga de los operadores aéreos puede ser un factor determinante en la causa de accidentes aéreos en el mundo (Proyecto de Ley 153 de 2015- Senado).

Un claro ejemplo de este acontecimiento ocurrió el 12 de febrero de 2009, en el que el vuelo No. 3407 de la empresa Colgan Air se estrelló en una zona residencial dejando un

saldo de 50 personas muertas. a raíz de este accidente, para el año 2014, el gobierno de los Estados Unidos modificó la ley federal de aviación con la que se estipularon mejores condiciones laborales que buscaron reducir la fatiga en las tripulaciones aéreas. A dicha política se adicionaron países como: Inglaterra, Australia, Canadá, la Unión Europea, Brasil con el objetivo de dotar a las operaciones aéreas con mejores estándares de calidad que contribuyan a las operaciones aéreas en el mundo (Proyecto de Ley 153 de 2015- Senado).

2. Problema jurídico

¿La reglamentación actual de la jornada laboral de los operadores aéreos se ajusta a la normatividad del Código Sustantivo del Trabajo?

3. Antecedentes Históricos

Desde tiempos inmemoriales, el ser humano siempre ha tenido el sueño frustrado de imitar el vuelo de las aves, ya que ellas tienen completo dominio de los cielos, demostrando que el hombre no tiene pleno y absoluto control de la superficie terrestre, es por este motivo que el hombre, haciendo uso de la ciencia y la tecnología ha creado varias herramientas para tratar de copiar el majestuoso y perfecto vuelo de estas, haciendo uso de equipos modernos que le permitan tratar de imitar el vuelo de las aves como lo son: los aviones, aeroplanos, planeadores, etc.,. (Ávila, 2017, pp. 137-138).

Este anhelo, se ve manifestado en la mitología de la antigüedad, en la historia de Ícaro y Dédalo

Los primeros intentos

Según cuenta el mito, Dédalo fue un ingeniero griego, famoso por la creación del laberinto donde el rey Minos encerró al Minotauro. Luego de construido, Minos encerró a Dédalo y a su hijo Ícaro en una torre muy alta

en una isla, para impedir q el conocimiento del laberinto se propagará. Como la torre estaba muy bien resguardada tanto por mar y tierra, Dédalo construyó unas alas de plumas y cera, para escapar por los aires. Su hijo, según cuenta la leyenda, trató de alcanzar el sol y se elevó, pero el fuerte calor derritió las alas, con lo cual Ícaro se precipitó al mar y a su muerte (Wiki. dot, 2014, p. 1).

No obstante, en la antigua cultura china existieron historias similares como lo es la historia que habla del emperador chino Shun, personaje histórico que reinó entre los años 2258 y 2208 antes de Cristo, quien aprendió a "volar como los pájaros". El Ramayana hindú menciona un "carro celestial" ornado de perlas, y el dios germánico Wotan poseía alas de águila, mientras Wieland, otra figura legendaria, escapa de la fortaleza de su enemigo Nydung mediante alas metálicas que construye tras inventar la primera forja. (Barros, 2013, pp 4-5.)

Sin embargo, más allá de las leyendas y mitos, la historia de la aviación se remonta a la edad media. Uno de los primeros pioneros conocidos fue el español Abás Ibn Firnas.. Él construyó y voló un planeador de madera y plumas cerca de la ciudad de Córdoba, ante un gran número de observadores Si bien tuvo un accidentado aterrizaje (se lastimó gravemente la espalda), su vuelo se consideró exitoso. Esta hazaña pudo ser repetida muchos años después por el monje inglés Eilmer of Malmesbury quien con un planeador construido con los mismos materiales (madera y plumas) se arrojó de una torre de reloj y logró un vuelo de 200 m. Su aterrizaje no fue mejor que el de Ibn Firnas pues se fracturó las dos piernas en el intento (Wiki.dot. 2014, p. 2)

Para el año 1420, en pleno Renacimiento, el ingeniero y médico veneciano Giovanni Fontana diseñó un pájaro capaz de volar impulsado por un cohete oculto entre sus plumas artificiales, gracias al uso primitivo de la propulsión a reacción, fue un ingenio que

causó gran sensación en la época. Otros intentos similares se dieron durante los primeros años, no todos tan exitosos. Los primeros diseños de artefactos capaces de volar eran realizados más copiando la forma de vuelo de las aves que mediante la implementación de un método científico. (Calderón, 2006)

Leonardo Da Vinci (1452-1519), fue el primer precursor del vuelo del hombre, en Florencia Italia se conocieron sus precedentes, gracias a su máquina voladora y su diseño era de tal forma que el piloto moviera las alas con las manos y los pies, y la cola con la cabeza, permitiendo un vuelo estable, no obstante, Leonardo Da Vinci también inventó una especie de helicóptero (por llamarlo así) con un ala en espiral que se “enroscaba” en el aire. El principio era el mismo que el de los modernos helicópteros. (Curiosfera, s.f., p. 3) .

Para el siglo XIX, hubo un aumento del uso de globos y dirigibles, los cuales contaban con diseños únicos que se caracterizaron por ser los vehículos voladores en ser más pesados que el aire, Sir George Cayley en 1804, se enfocó en los estudios científicos, es por esta razón, que es considerado como el padre de la aviación, se le atribuye “el descubrimiento de la fuerza producida por el aire al fluir por encima de una superficie curvada, que empuja la superficie hacia arriba. Esta fuerza después fue conocida como sustentación” (Wiki.dot. 2014, p. 2).

Para el año 1848, William Henson y John Stringfellow construyeron el carruaje aéreo de vapor que logro realizar un vuelo de 40 metros, no obstante, su vuelo no fue exitoso debido a que se estrellaron contra un muro, sin embargo, para el año 1853, George Cayley, construyó equipos de vuelo muy similares que no utilizaban ningún motor, dichos equipos lograron transportar un solo individuo, Estos vuelos fueron exitosos. Otros vuelos importantes en esta época fueron realizados por el carpintero austríaco-húngaro Jan Wnęk en un planeador controlable; El francés Jean-Marie Le Bris y su “**Albatross**”, y el francés Felix du Temple y su “**Monoplane**”. Otro personaje importante en esta época fue el

inglés pionero Francis Herbert Wenham quien, si bien no pudo construir un modelo exitoso, realizó importantes descubrimientos en el campo de la aeronáutica. Construyó, además, el primer túnel de viento. (Barros, 2013, p 25).

Los años posteriores a 1880 se caracterizaron por la realización de intensos estudios y un mayor desarrollo de la ciencia del vuelo. Estos estudios y avances finalmente dieron como resultado la construcción de los primeros planeadores de uso práctico. En particular destacó el alemán Otto Lilienthal, posteriormente con la construcción del “**Derwitzer**”, se corroboró la constante evolución de las aeronaves de la época, debido a que fue probado cerca de Derwitz, en Brandeburgo. Para el año 1891 podía realizar vuelos de más de 25 metros sin dificultad. Lilienthal documentó extensivamente todos sus vuelos, incluso con fotografías, razón por la cual es uno de los pioneros más conocidos de la época. Él obtenía el control de su planeador gracias a su ingenioso sistema de vuelo, ya que este inclinaba su cuerpo de delante hacia atrás o de uno a otro lado a bordo de monoplanos y biplanos, pero su finalidad era deportiva, escribió un libro acerca del vuelo de los pájaros que se denominaba: “Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst” para el año de 1889.

Lamentablemente el año 1896, después de haber realizado más de 2500 vuelos exitosos, se precipitó a tierra cuando una ráfaga de viento rompió el ala de su planeador. Cayó desde una altura de 17 metros y se fracturó la columna. Falleció al día siguiente en una clínica en Berlín, el 10 de agosto de 1896. Sus últimas palabras fueron: "pequeños sacrificios deben hacerse. (Wiki dot, 2014, p.2).

El primer vuelo de una aeronave de motor fue realizado gracias a los hermanos Wilbur Wright (1867-1912) y Orville Wright (1871-1948), ellos consiguieron su primer vuelo tripulado el 17 de diciembre de 1903, tras variados experimentos con planeadores, construyeron su primer avión que era un aparato impulsado por un motor de gasolina de cuatro cilindros y 16 H.P., al que bautizaron con el nombre de "The Flyer" (El Volador). En

1900 construyeron el primero de sus tres planeadores y comenzaron a hacer vuelos cortos a poca altura sobre la costa arenosa de Kitty Hawk y Kill Devil, en Carolina del Norte

Ente los aerostatos o globos y el avión de los hermanos Wright, hay un siglo de investigaciones tenaces, de arriesgados experimentos y de constante trabajo para vencer los enormes obstáculos que impedían hacer volar un objeto más pesado que el aire, darle fuerza propia y dirigirlo (Barros, 2013, pp 28-29).

En cuanto a sus orígenes, la navegación aérea se remonta para el año 1884, cuando el dirigible denominado “La France”, operado por los capitanes Renard y Krebs, asombró en su momento al demostrar que el hombre no solo podría transitar en la tierra y los mares sino que también podrían elevarse en los cielos siguiendo un rumbo preestablecido regresando al mismo punto de partida, posteriormente, hacia 1889 en París se realizó en la exposición universal, del Congreso Internacional de Aeronáutica, desarrollándose cuestiones atinentes al nuevo incipiente del derecho aéreo o aeronáutico.

La aviación de los tiempos heroicos es una alegre fiesta del recuerdo, ya que en su historia podemos apreciar las alegrías y tropiezos de cada experimento realizado.

Tiene toda la policromía amable de una época que desapareció, pero que fue brillante, ingenua e inolvidable. Los aviadores de los albores del siglo representaban, en cierto modo, a los "playboys" de hoy, sólo que, en lugar de desperezarse al sol en la Costa Azul, o surcar mares tibios con un séquito de bellezas en bikini, se jugaban la vida equilibrándose en unos armatostes pintorescos. Los millonarios jóvenes de estos días arrastran en sus existencias el lastre dorado de su inutilidad (Barros, 2013, p 30).

Pero, ¿Qué podemos entender por aviación?,

Se entiende por aviación el desplazamiento controlado de vehículos a través del aire. Estos vehículos utilizan, para este fin, la fuerza producida por superficies sustentadoras fijas o móviles, frecuentemente auxiliados por medios mecánicos. Este concepto incluye el vuelo de aviones y helicópteros (Ossorio, M. 2010 , pp. 215-216).

No obstante, la aviación es considerada como una ciencia encargada del estudio y práctica del vuelo de las aeronaves más pesadas que el aire, incluyendo aviones, planeadores, helicópteros, ornitópteros, autogiros, aeronaves VTOL (despegue y aterrizaje vertical) y STOL (despegue y aterrizaje corto). Se distinguen de los aparatos más ligeros que el aire, entre los que se incluyen los globos libres (por lo general, esféricos), los cautivos (casi siempre alargados) y los dirigibles. Esta a su vez, se clasifica en tres grupos establecidos que se distribuyen en: aviación militar, aviación comercial y aviación general.

La aviación militar incluye todos los vuelos realizados por las fuerzas aéreas: estratégicos, tácticos y logísticos. La aviación comercial engloba la operación de líneas aéreas regulares y chárter. La aviación general comprende todas las otras formas de vuelo: deportivo, privado, publicitario, ejecutivo, de enseñanza y de fumigación.

Gracias a la aviación fue posible el perfeccionamiento de la radio, las comunicaciones inalámbricas, el laringófono y el radar, así como las investigaciones sobre las ondas de choque, la termo-aerodinámica y las teorías sobre flujos laminares y capas límite, que generaron tal acumulación logarítmica de conocimiento que permitieron dar a la humanidad un uniforme salto técnico y científico (Capaldo, 2009, p 51).

4. Derecho aeronáutico y sus regulaciones aeronáuticas

Según lo establecido en la doctrina, la concepción de derecho aeronáutico es muy abierta, Lemoine (1947) expresa que, “el derecho aéreo es la rama del derecho que determina y estudia las leyes y reglas jurídicas que reglamentan la circulación y la utilización de las aeronaves, así como las relaciones que ellas engendran”(p. 173), No obstante, Duarte (2004) estableció que: el vocablo “circulación” tiene aquí el sentido económico de circulación de bienes, “la utilización de la aeronave indicada en la definición es tan amplia como para incluir los diversos usos de las aeronaves, comerciales y no comerciales, lo que equivale al concepto de circulación aérea, dicha concepción es necesaria” (p. 120).

El profesor Antonio Ambrosini, autor del libro Instituciones de Derecho Aeronáutico (1951) lo define como aquella rama del Derecho que estudia todos los factores esenciales a la navegación aérea, es decir: el ambiente (atmósfera y superficie) en el que se organiza y desenvuelve, el medio (aeronave) con el que se actúa, y todas las relaciones jurídicas públicas y privadas, nacionales e internacionales a las cuales da lugar. Para el doctor Luís Tapia Salinas, autor del libro Curso de Derecho Aeronáutico (2002) el Derecho Aeronáutico se entiende de una manera más amplia como aquel conjunto de normas que se refieren a la navegación aérea y problemas con ella relacionados (Uribe, 2006, p. 2).

En contexto del Dr. Álvaro Serquera (1994) el derecho aeronáutico en Colombia es definido como;

El conjunto de normas jurídicas de la actividad humana, en el espacio aéreo y sideral, con relación a la actividad propia, cobijadas por el Derecho Interno e Internacional, Público y Privado, que rigen la utilización de Aeronaves

Civiles y de la navegación aérea y las consecuentes relaciones jurídicas que de ellas se desprendan (p 35).

Posteriormente, se hará una compilación generalizada de algunas las legislaciones de la legislación aeronáutica internacional para sentar un precedente normativo de todas las legislaciones que tipificaron dicha actividad en su momento. inicialmente tenemos a la Convención de Madrid, del 5 de noviembre de 1920 relativa al transporte postal internacional, ya que las actividades relacionadas con el correo aéreo fueron una de las bases iniciales para constituir el transporte de personas y demás bienes, dicha convención fue ratificada por Colombia mediante la ley 78 del mismo año y se consolida la condición de Colombia como pionera del transporte aéreo de correspondencia en Latinoamérica con el objeto de regular la vigilancia oficial en el servicio de transportes aéreo (Lievano, F. (1969)).

Luego tenemos la Convención de Varsovia que estableció los parámetros mínimos para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional. Dicha convención se celebró el 12 de octubre de 1929 y fue ratificada por Colombia mediante la Ley 95 de 1965 Diario Oficial No. 31.861, entró en vigor el 15 de agosto de 1966, para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo de aeronaves, se ratificó la Convención de Roma del 29 de mayo de 1933.

Convención de Bruselas de 1938, estableció toda la legislación relativa a la asistencia y el salvamento del personal aéreo que haya tenido algún accidente (y su Protocolo de Roma) tipificó todo lo relacionado a las aeronaves en vuelo, dicha normatividad fue reglamentada gracias a la parte 98 del Reglamento Aeronáutico Colombiano (RAC) adoptado mediante Resolución No. 00935 del 24 de Abril de 2015; Publicada en el Diario Oficial Número 49.518 del 21 de Mayo de 2015, a su vez la convención de Chicago del 7 de diciembre de 1944, reguló todos los temas relacionados con la aviación civil internacional, dicha convención fue ratificada por Colombia mediante la Ley 12 de 1947 Diario Oficial 26.573. (Serquera, 2004)

La Convención de Ginebra del 19 de junio de 1948 relativa al reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves, firmado, pero no ratificado por Colombia el 14 de junio de 1948. El 7 de octubre de 1952, se ratificó la Convención de Roma relativa a los daños causados a terceros en la superficie por las aeronaves extranjeras. Luego se ratificó el Protocolo de La Haya del 28 de septiembre de 1955 modificando la Convención de Varsovia. Ratificado por Colombia el 15 de agosto de 1966. Posteriormente se ratifica la convención complementaria a la Convención de Varsovia, firmada en Guadalajara México, el día 18 de septiembre de 1961 para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional efectuado por un transportador no contractual. Ratificado por Colombia el 2 de mayo de 1966, vigente desde el 31 de septiembre de 1966. (Serquera, 2012)

En la Convención de Tokio del 14 de septiembre de 1963, se establecieron los temas relativos a las infracciones y a ciertos actos acaecidos a bordo de las aeronaves. Esta Convención fue ratificada mediante la Ley 14 de 1972 perfeccionada el 6 de julio de 1973 y entró en vigor el 4 de octubre de 1973 Diario Oficial 33.778.

En la Convención de La Haya del 16 de diciembre de 1970, se tipificaron temáticas relacionadas para la represión de la captura ilícita de aeronaves. Ley 14 de 1972, perfeccionada el 3 de julio de 1973 y puesta en vigor el 3 de agosto de 1973. Diario Oficial 33.778.

Luego se expidió el protocolo de Guatemala del 8 de marzo de 1971, modificando la Convención de Varsovia, enmendada por el Protocolo de La Haya. Ratificado por Colombia, sus disposiciones se incluyeron en el Código de Comercio (Decreto 410 de 1971).

El 12 de marzo de 1971 se promovió el protocolo de Nueva York que modificó el artículo 50a de la Convención de Chicago, después se creó el protocolo de Viena promovido el 7 de julio de 1971, el cual tenía como objetivo la modificación del artículo

56 de la Convención de Chicago, posteriormente se realizó la Convención de Montreal del 23 de septiembre de 1971 que estableció los lineamientos bases para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aeronáutica civil que fue ratificada mediante la Ley 4 de 1974, se perfeccionó el 4 de diciembre 1974 y entró en vigencia el 3 de enero de 1975. Expedida con el Diario Oficial 34.185.

Como esta Convención ha tenido varias enmiendas y revisiones en los últimos años, el Parlamento Colombiano, por medio de su Comisión VI Permanente, tanto de Senado y Cámara, revisó el texto de las mismas, las cuales fueron estudiadas a cabalidad, aprobadas y publicadas así:

- Ley 62 de 1979 Publicada en el Diario Oficial 35.442 adoptado el artículo 50 el 24 de enero de 1980.
- Ley 39 de 1988 publicada en el Diario Oficial 38.497 relativo al Protocolo de una Enmienda (artículo 3 Bis) Montreal 10 de mayo de 1984.
- Ley 19 de 1992 publicada en el Diario Oficial 40.640 Protocolo de una Enmienda (artículo 83 Bis) adoptado por la Convención de Montreal el 6 de octubre de 1980.
- Ley 22 de 1992 publicada en el Diario Oficial 40.667 adoptado en la Convención de Montreal el 26 de octubre de 1990.
- Ley 105 de 1993 publicada en el diario oficial No. 41.158 del 30 de diciembre de 1993 por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.
- Ley 336 de 1996 – Estatuto del Transporte, en cuyo artículo 68 confiere al transporte aéreo la condición de servicio público esencial.
- Ley 701 de 2001 publicada en el Diario Oficial 44.628 por la cual se aprueban el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, adoptado en Montreal, Canadá el día 28 de mayo de 1999.

- Decreto 2742 de 2009 por el cual se adoptan unas disposiciones relativas a tiempos de vuelo, servicio y descanso para tripulantes de aeronaves.

- Ley 1846 de 2017 por medio de la cual se modifican los artículos 160 y 161 del código sustantivo del trabajo y se dictan otras disposiciones.

- Decreto ley 2058 de 1951 faculta al Gobierno para ordenar la reducción de la jornada de trabajo, en las labores que sean especialmente peligrosas e insalubres, se fija la jornada de trabajo de los aviadores civiles

- Otros 1. Protocolo de Buenos Aires del 24 de septiembre de 1968 relativo al texto auténtico trilingüe de la Convención de Chicago. Aceptado y vigente en Colombia desde el 8 de mayo de 1970, se perfeccionó en la misma fecha. 2. Código de Derecho Internacional Privado (Código Bustamante) de La Habana, del 13 de febrero de 1930: Libro II (derecho mercantil), título III (del comercio marítimo y aéreo: capítulo I de los buques y aeronaves; capítulo 2 de los contratos especiales del comercio marítimo y aéreo; capítulo 3 de la prescripción.

Toda la legislación mencionada anteriormente, fue incorporada en el ordenamiento jurídico colombiano de acuerdo a su contexto temporal y social, ya que cada normatividad se ajustaba a una necesidad determinada, lo cual estableció una gran incidencia en la implementación de dichas normatividades encargándose de regular y tipificar los pronunciamientos proferidos por entidades internacionales que se encargaban de regular la legislación aérea internacional.

5. Normativa laboral relacionada con la jornada de trabajo de las tripulaciones de vuelo en Colombia

La Industria Aérea cambia constante y rápidamente, siendo necesario que la legislación de cada país se adecúe con prontitud a dichos cambios, sin mayores obstáculos; sin embargo, genera a su vez preocupación la facilidad con la que se pueden cambiar las políticas laborales de las Tripulaciones, ya que estas no se encuentran reguladas, en el caso de Colombia, dentro del Código Sustantivo de Trabajo, sino en los RAC, lo que permite que la

Entidad Aeronáutica proceda a modificarlos en cualquier momento, sin importar que pueda ser en perjuicio de los trabajadores del sector aeronáutico. Esto genera incertidumbre y vacíos normativos para una parte vital de la operación aérea comercial, como lo es el factor humano recogen en su contexto las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional "OACI" y que son aplicables en el campo interno (Daza, 2016, p. 6).

No obstante, las disposiciones relacionadas con la jornada laboral, los tiempos de vuelo, los tiempos de descanso, las vacaciones, el tripulante adicional, entre otras, han sido tema de discusión y se han creado legislaciones que se encarguen de dicha reglamentación desde 1960, un claro ejemplo de esta situación se dio por el decreto 2058 del año 1951, luego se expidió la Resolución 123 de 1960 “Por la cual se reglamenta el tiempo de vuelo, tiempo de servicio y tiempo de descanso del personal del vuelo”

A continuación, haremos una aproximación a los conceptos básicos que se manejan en este acápite los cuales permiten contextualizar dicha información, toda vez que se utilizan términos netamente técnicos de la materia.

Se define como tiempo de vuelo el tiempo transcurrido desde el momento en que el avión empieza a moverse por cualquier medio con el propósito de despegar, hasta el momento en que se detiene al finalizar el vuelo. El tiempo de vuelo es sinónimo de cuña a cuña (RAC parte 4 numeral 4.17.1.2 de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, 2016 p. 423).

Según el numeral 4.17.1.7 el Tiempo de servicio es definido como: todo período durante el cual el tripulante se halle a disposición de la empresa. El tiempo de servicio de los tripulantes asignados a un vuelo empieza a contarse una hora y media antes de la iniciación programada de los vuelos internacionales y una hora antes de los vuelos domésticos y se termina de

contar al finalizar el vuelo. (RAC parte 4 numeral 4.17.1.7 de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, 2016, p. 425).

Asignación es la utilización que se hace de un tripulante en actividades propias de la empresa. Las asignaciones pueden ser: vuelo, escuela de entrenamiento, reserva de vuelo, simulador de vuelo, vuelo de entrenamiento (RAC parte 4 numeral 4.17.1.15 de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, 2016 , p. 428).

De conformidad con el Artículo 2 del Decreto 260 de 2004 La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil es la autoridad competente en materia aeronáutica en todo el territorio nacional.

El sector aeronáutico está enmarcado dentro de las normas establecidas por el Código de Comercio libro quinto, segunda parte - “de la aviación”, en el cual atribuye al Departamento Administrativo De Aeronáutica Civil, hoy denominado Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil, las funciones para regir y regular las actividades aéreas en el territorio colombiano, mediante la expedición de los Reglamentos Aeronáuticos De Colombia R.A.C. según lo establecido en el artículo 1782. (Rubio, 2014, p. 9).

La Resolución 4335 de 1997 había establecido un límite de 75 horas de vuelo mensuales el cual quedaba comprendido dentro del marco de 90 horas que se había establecido en el decreto 2051 del año 1958, las empresas aéreas solo reconocen el salario que se encuentra establecido en el contrato de trabajo, adicionalmente se le reconoce una prima de vuelo que varía a la proporción de horas en el aire o un sueldo integral donde se paga un monto determinado sin importar el número de horas voladas, claro está sin exceder las permitidas (Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. 1997).

Luego con la Resolución 4856 del año 2000 se incrementó el tiempo de vuelo a 85 horas en aeronaves Jet y 90 para todas las demás aeronaves, lo cual sigue dentro del límite de 90 horas de vuelo mensuales dado por el decreto mencionado anteriormente. La Resolución 5400/04, elevó el límite de horas de vuelo mensual de 85 a 90 horas para aeronaves jet, límite que continúa estando dentro del marco de las 90 horas dadas en el Decreto 2058/51 (Rivera, 2015)

Para la expedición de la Resolución 5400/04, la Secretaria de Seguridad Aérea, a través de sus áreas especializadas en factores humanos, medicina de avión y operación de aeronaves, analizó el tema concluyendo que ciertamente era factible modificar algunos parámetros en las limitaciones de tempo de vuelo, servicio y descanso para tripulantes, pero no eliminándolos sino estableciendo variaciones que conservando similares restricciones permitieran mayor flexibilidad en la programación de tripulantes, incrementando su disponibilidad, sin que ello incremente sus niveles de exposición a la fatiga (Rivera, 2015, p 3.)

En la actualidad, las tripulaciones de vuelo deben estar al servicio de las empresas aproximadamente 12 horas de las cuales, en promedio, 8 horas son de vuelo y en el mes pueden volar hasta 90 horas,

6. Normativa laboral relacionada con la jornada de trabajo de las tripulaciones en USA

La ley laboral federal exige que la mayoría de los empleadores compensen a los empleados a razón de tiempo y medio por todas las horas trabajadas que superen las 40 horas por semana. Sin embargo, trabajar muchas horas a menudo viene con el territorio de ser un trabajador de una aerolínea, y la ley federal exime a las aerolíneas de los requisitos de horas extras. Los contratistas independientes también están exentos de las leyes de sobretiempo, y si usted tiene su propia empresa contratando con una aerolínea, puede ser un

contratista independiente. Sin embargo, las líneas aéreas tienen que respetar los contratos de los empleados, así como los convenios colectivos, que a veces requieren una compensación por horas extraordinarias (Thompson. 2015).

Para Ávila (2017):

En Estados Unidos la entidad encargada de la regulación de los temas aeronáuticos es el departamento de transportes (DOT) en Estados Unidos, ya que por medio de la administración federal de aviación y/o Federal Aviation Administration – FAA. Establecen en el título 14 del código de regulaciones federales (CFR's) que en su parte 141 Apéndice "D", regulan las certificaciones para pilotos, de acuerdo a las disposiciones proferidas por la FAA para el año 2016, para obtener una licencia de piloto (certificado) varían en función del tipo de avión que se vuela pues estas se clasifican en: aviones, autogiros, helicópteros, planeadores, globos o dirigibles, cabe mencionar que existe varios tipos de licencias de pilotos, piloto de estudiante de todo el camino hasta piloto de transporte de línea aérea. Dicha medida presenta un factor positivo, toda vez que se hace necesaria la clasificación y organización de los tipos de licencias que se proporcionan ajustándose a los parámetros establecidos por la FAA. (p. 20).

Las leyes laborales de las aerolíneas en Estados Unidos, no solo protegen los derechos de los empleados como lo son: pilotos comerciales, sobrecargo, personal de mantenimiento, técnicos en tierra y demás personal que labora en tierra, las aerolíneas también buscan ayudar a proteger a los pasajeros que se movilizan día a día. No obstante, el agotamiento de los pilotos juega un papel en los accidentes de avión, como ocurrió en Buffalo, Nueva York, en el año 2013 en el cual, 44 pasajeros, cuatro miembros de la tripulación y un piloto que estaba fuera de servicio del vuelo 3407 de Continental Airlines, que había salido de Newark (Nueva Jersey) se estrelló a 16,5 kilómetros del aeropuerto de Búfalo.

Las aerolíneas deben cumplir con el salario mínimo federal establecido para el pago a sus empleados, el gobierno federal por medio de La Ley de Normas Justas de Trabajo (FLSA – siglas en inglés) fijo un salario mínimo el 24 de julio de 2,009, dicha remuneración es equivalente a \$ 7.25 dólares por hora a partir de 2013, Sin embargo, a los empleados menores de 20 años se les puede pagar un salario mínimo de \$ 4.25 por hora durante sus primeros 90 días de empleo. (UNITED, 2014).

Los empleados administrativos, profesionales y ejecutivos, como el CEO de una línea aérea, un piloto o un secretario, están exentos de las leyes de salario mínimo por hora si también ganan más de \$ 455 por semana, dicha información puede variar de acuerdo a la aerolínea a la cual se encuentran vinculados. En algunos casos, las empresas proporcionan mano de obra subcontratada a aerolíneas o si tiene una pequeña aerolínea de chárter, tendrá que seguir las leyes laborales de los EE. UU. Pero las aerolíneas también están sujetas a la Ley Federal de Trabajo Ferroviario, que rige a los trabajadores de ferrocarriles y aerolíneas, en estas.

La ley sobre el Trabajo en los Ferrocarriles (“Railway Labor Act”) fue creada en el año 1926, que estableció la Junta Nacional de Mediación (“National Mediation Board”) con jurisdicción en el sector del ferrocarril y con la misión de prevenir interrupciones en el comercio a través del ferrocarril. La ley permite a los sindicatos del ferrocarril a organizarse y a la negociación colectiva” (Gobierno de España, 2015, p. 150)

En 1934 la Ley se enmendó para incluir a las líneas aéreas con el objetivo de realizar tareas de mediación y arbitraje entre las empresas y los trabajadores de aerolíneas y ferrocarril.

Los empleados de las líneas aéreas se les garantizan protecciones de negociación colectiva mucho más sólidas que los empleados en la mayoría

de las demás industrias. Antes de declararse en huelga, los empleados de la aerolínea deben pasar por una mediación con sus empleadores. Sin embargo, si falla la mediación, los empleados de la línea aérea tienen derecho a la huelga y pueden participar en tácticas más extremas que otros empleados. Pueden, por ejemplo, participar en boicots secundarios, como ir a la huelga para protestar contra el comportamiento de una aerolínea para la que no trabajan. Si su empresa tiene un contrato con una aerolínea para proporcionar servicios de inspección de alimentos, seguridad adicional u otros servicios, sus empleados pueden hacer huelga contra la aerolínea para protestar contra el comportamiento de una aerolínea diferente o de una de las compañías contratadas de la aerolínea (Thompson., 2015, p. 2).

La FAA mediante su Reglamento Federal de Aviación (**FAR**) o más conocidos como (FARS) en su parte 121 estableció las limitaciones de tiempo de vuelo y requisitos de descanso de los operadores aéreos y personal en tierra, en ellas se estableció que ningún titular de certificado que realice operaciones domésticas podrá programar ningún miembro de la tripulación de vuelo y ningún miembro de la tripulación de vuelo podrá aceptar una asignación para el tiempo de vuelo en transporte aéreo programado u otro vuelo comercial si el tiempo total de vuelo de ese miembro de la tripulación en todos los vuelos comerciales excedan 1,000 horas en cualquier año calendario, 100 horas en cualquier mes calendario, 30 horas en cualquier 7 días consecutivos y por ultimo 8 horas entre los períodos de descanso requeridos. (FAA, 2018)

Cabe adicionar que salvo lo dispuesto en el párrafo (c) de esta sección, ningún titular de certificado que realice operaciones domésticas puede programar un miembro de la tripulación de vuelo y ningún miembro de la tripulación de vuelo puede aceptar una asignación para el vuelo durante las 24 horas consecutivas anteriores. sin un período de descanso programado durante esas 24 horas de al menos lo siguiente: que hayan transcurrido 9 horas consecutivas de descanso por menos de 8 horas de tiempo de vuelo programado, que el operador tuviera 10 horas consecutivas de descanso durante 8 o más

pero menos de 9 horas de tiempo de vuelo programado o en su defecto que tuviese 11 horas consecutivas de descanso durante 9 o más horas de vuelo programado. (FAA, 2018)

Un tan solo en los casos en donde titular de certificado puede programar un miembro de la tripulación de vuelo por menos del resto del tiempo mencionado anteriormente con la condición que el tiempo sea reducido a un mínimo de 8 horas si se le otorga a un miembro de la tripulación de vuelo un período de descanso de al menos 10 horas que debe comenzar a más tardar el 24 horas después del comienzo del período de descanso reducido, en su defecto solo se podrá dar dicha reducción si el tiempo de descanso equivale entre 11 y 12 horas. (FAA, 2018)

Tiempo empleado en el transporte, no de carácter local, que un titular de certificado requiere de un miembro de la tripulación de vuelo y proporciona transportar al miembro de la tripulación a un aeropuerto en el que va a prestar servicio en un vuelo como tripulante , o desde un aeropuerto al que fue relevado del deber de regresar a su estación de origen, no se considera parte de un período de descanso. (FAA, 2018)

De no haberse establecido dichos parámetros normativos, los operadores aéreos se hubieran visto seriamente afectados a causa del desempeño de sus actividades, ya que las excesivas cargas laborales impuestas al personal que labora tanto en tierra como los operadores aéreos presentarían una mayor cantidad de casos de fatiga extrema en todo su personal, no obstante en Colombia no existen garantías similares que regulaciones que controlen dicha situación, es viable desarrollar una normatividad similar en la materia.

7. Conclusiones.

Según todo lo mencionado anteriormente, la creación de un nuevo régimen laboral para las tripulaciones de vuelo en Colombia, se encuentra sujetado mediante los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia RAC, son modificados y expedidos por el Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil en uso de sus facultades conferidas en los Artículos 47 y 48 de la Ley 105 de 1993, Artículo 5º Numerales 5 y 10, 8º Numeral 3 del Decreto 2724 de 1993, Artículo 68 de Ley 336 de 1996 y Artículo 1782 del Código de Comercio. El RAC se expide por medio de la Resolución No. 2050 de 1974 y desde entonces ha sido objeto de múltiples reformas que tienen procesos de creación y derogaciones diferentes a los de cualquier ley.

Gracias al Decreto 2058 del año 1951 se sustrajo del ámbito del derecho laboral ordinario y del Código Sustantivo del Trabajo lo relacionado con la jornada laboral de los trabajadores y luego se expidió la Resolución 123 de 1960 que se encargó de tipificar la jornada laboral, los tiempos de vuelo, los tiempos de descanso, las vacaciones, el tripulante adicional, entre otras, han sido tema de discusión y se han creado legislaciones que se encarguen de dicha reglamentación.

Ya que las normas aeronáuticas en materia de tiempos de servicio, vuelo y descanso para tripulantes se fueron haciendo más exigentes a medida que las aeronaves y su conducción resultaban más complejas y se flexibilizaron posteriormente en algunos aspectos cuando la evolución tecnológica logró un grado de automatización tal, que disminuyó la actividad de dichos tripulantes (Rivera, 2015, p 4.).

Sin embargo, existe una clara diferencia entre los operadores aéreos de Estados Unidos y los que laboran en Colombia, ya que los primeros cuentan con una gran cantidad de beneficios que son reconocidos en proporción a las horas de vuelo que realizan, en cambio el panorama de la jornada laboral de los operadores aéreos en Colombia es completamente

distinto, toda vez que su operación no se encuentra del todo tipificada en la normatividad colombiana, razón por la cual deben obedecer las disposiciones establecidas por su entidad contratante.

La regulación laboral de los operadores aéreos en Estado Unidos, y de acuerdo a lo que se desprende del título del trabajo y del problema planteado, se demuestra una clara diferencia en la jornada de trabajo, toda vez que las laborales desempeñadas por los operadores colombianos aéreos exceden las 12 horas diarias al momento de realizar sus actividades y su remuneración se encuentra sujeto a los establecido con el contrato de trabajo suscrito con la correspondiente aerolínea y el pago a las horas extras se encuentra también tipificado en dicho documento, en cambio el salario mínimo federal establecido para el pago a sus empleados, el gobierno federal por medio de La Ley de Normas Justas de Trabajo (FLSA – siglas en inglés) fijo un salario mínimo el 24 de julio de 2,009, dicha remuneración es equivalente a \$ 7.25 dólares por hora a partir de 2013. Adicionalmente se le reconoce una prima de vuelo que varía a la proporción de horas en el aire o un sueldo integral donde se paga un monto determinado sin importar el número de horas voladas, claro está sin exceder las permitidas (Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. 1997).

El Congreso de la Republica estableció en varias leyes el calificativo de servicio público esencial para que las aerolíneas en Colombia contaran con la restricción de ejercer la huelga, como lo son: banca central, que fue regulada mediante la Ley 31 de 1992; servicios públicos domiciliarios tipificado en la Ley 142 de 1994; servicio de salud y pensiones en cuanto a reconocimiento y pago se implementó la Ley 100 de 1993; Inpec por medio del decreto Ley 407 de 1994; Bomberos en la ley 322 de 1996; administración de justicia en la ley 270 de 1996; transporte por tierra, mar y aire fue reglamentado en la ley 366 de 1996, la Dian se reguló por medio de la Ley 633 del año 2000. Adicionalmente, existen unos servicios públicos esenciales, definidos como tal por la propia Constitución, donde no podría ejercerse el derecho de huelga, como la educación, el saneamiento

ambiental y el suministro de agua potable, tal como lo ha entendido la Corte Constitucional mencionados en la sentencia (Corte Constitucional Sentencia 423 de 1996).

Según lo señalado por la Corte Constitucional en Sentencia T – 987 de 2012 se estableció que “el transporte público aéreo es, por mandato de la ley, un servicio público esencial” (p. 1) gracias a las atribuciones conferidas al Congreso de la República, está investido de la facultad para expedir las leyes que rigen la prestación de los servicios públicos (Art. 150 - 23 C.P.), se expidió la Ley 336 de 1996 – Estatuto del Transporte, en cuyo artículo 68 confiere al transporte aéreo la condición de servicio público esencial. Dicho carácter de esencial implica la prevalencia del interés público sobre el interés particular, especialmente en relación con la garantía de su prestación, la cual debe ser óptima, eficiente, continua e ininterrumpida, así como la seguridad de los usuarios, que constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte, además una clara característica de dicha condición es la limitación del derecho a la huelga, toda vez que se declare la misma, es declarada en la mayoría de los casos como ilegal, pues esta actividad restringe las operaciones de todo el sector.

Lo que significa que el mercado económico es propio y está altamente intervenido por el Estado con el fin de asegurar la seguridad, eficiencia, calidad y acceso equitativo a las prestaciones correspondientes. Además, para el ejercicio de esas actividades de intervención se ha previsto por el ordenamiento jurídico a la Aeronáutica civil como máxima autoridad aeronáutica, quien tiene la competencia para regular la actividad e, incluso, imponer sanciones en razón del incumplimiento de las reglas aplicables, en especial aquellas contenidas en los RAC.

Podemos inferir que el sustento jurídico al ser relacionado con toda la normatividad encaminada a regular y legal que respalde la creación de un nuevo régimen laboral para las tripulaciones de vuelo en Colombia es viable y se encuentra sustentado en las estipulaciones contenidas en reglamento aeronáutico (RAC), sentencias de las altas instancias judiciales como lo son: la corte suprema de justicia y la corte constitucional, no

obstante existen intereses privados de empresas que monopolizan la actividad aérea en Colombia, que evitan que se pueda crear una legislación encaminada a regular dichas actividades, es por esta razón que actualmente se dio origen a la huelga declarada por la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles (ACDAC) contra Avianca, ya que el fundamento de dicha situación se centra en determinar si dicha huelga es ilegal en virtud de la declaratoria de la actividad aérea como un servicio especial. La huelga es posible y legal siempre y cuando se realice un examen material donde se analice riesgo a la salud, la vida y la seguridad de los pasajeros ya que deben tenerse en cuenta las condiciones particulares de cada país, además el transporte, sin importar su modalidad, no es considerada de carácter esencial. en ese sentido, en el caso 2195 de 2002, del Comité de Libertad Sindical de la OIT, negó el carácter esencial de las labores que cumplen los pilotos de líneas aéreas porque su interrupción no afecta la salud, la vida o la seguridad de las personas, y agrego que las prohibiciones genéricas a que se refiere el artículo 430 del Código Sustantivo del Trabajo y el Decreto 753 de 1956 no son aplicables.

Las disposiciones relacionadas con la jornada laboral, los tiempos de vuelo, los tiempos de descanso, las vacaciones, el tripulante adicional, entre otras, han sido tema de discusión y se han creado legislaciones que se encarguen de dicha reglamentación desde 1960, no obstante, la implementación de nuevas legislaciones que se encarguen de modificar las jornadas de trabajo de los operadores aéreos en Colombia implica una mayor inversión por parte de las aerolíneas, ya que se requiere la contratación de mas personal tanto en aire como en tierra.

Referencias

Ambrosini. A. (1951) *Instituciones de Derecho Aeronáutico*. Buenos Aires: Depalma

- Avila Herrera, C. (2017). Drones vs aeronautica civil: licencias para pilotos y su procedimiento. *Novum Jus* 11(2), 135-165
- Barros, P. (2013). La Historia de la Aviación. *Revista sucesos*, 16, 1- 231.
- Bejarano Néctar, D. C (2014). Análisis de la responsabilidad civil del transportador en accidentes aéreos.. (Ensayo Opción de Grado). Especialización en Administración Aeronáutica. Universidad Militar Nueva Granada.
- Capaldo, G. (2009). La enseñana del derecho aeronautico . *Academia Revista sobre la enseñanza del derecho* , 7, 49-70
- Daza Veloza, MX. (2016) Legislación laboral para las tripulaciones aerocomerciales, ¿contribuye a la seguridad aérea?. (Ensayo final). Facultad de Ciencias Económicas Especialización en Administración Aeronáutica y Aeroespacial. Universidad Militar Nueva Granada. Bogotá D.C.
- Duarte, A. (2004). *Derecho aeronautico colombiano*: Bogota D.C.: Librería Ediciones El Profesional Ltda.
- Federal Aviation Administration -FAA (2018). Electronic Code of Federal Regulations e-CFR data is current as of August 22, 2018 Recuperado de https://www.ecfr.gov/cgi-bin/textidx?SID=2b7933553995eb6eaffd9bacd2e30916&mc=true&tpl=/ecfrbrowse/Title14/14cfr121_main_02.tpl
- Gobierno de España, G. (2012: 150). Relaciones laborales ee.uu las relaciones. Recuperado de <http://www.empleo.gob.es/es/mundo/Revista/Revista129/150.pdf>
- Lemoine. M.C. (1947). *Tratado de Derecho Aéreo*. París: librería de la colección Sirey

- Lievano Baraya, F.J. & Sánchez Bernal, J.A. (1969). *Legislación aérea Colombiana. Aviación civil comercial y turística*. Bogotá D.C.: Imprenta de las Fuerzas Armadas.
- Ossorio, M. (2010). *Diccionario de ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales*. Bogotá : Heliasta
- Osteau de Lafont de Leon, F. R. (2015). *El derecho internacional laboral*. Bogotá D.C.: Universidad Católica de Colombia.
- Rivera Flórez. E. (2015). *Genesis de la resolucio 5400/04 y evolucio de la normatividad aeronautica sobre tiempos de vuelo, servicio y descanso de tripulantes en colombia*. Recuperado de . www.aerocivil.gov.co/normatividad/normatividad aeronautica/.../evolucion%20n
- Rubio Garcia, A. (2014). Régimen laboral de las tripulaciones de vuelo - ¿interés individual o parámetro de seguridad colectivo?. (Ensayo Trabajo de Grado). Especialización en Administración Aeronáutica. Facultad de Ciencias Económicas. Universidad Militar Nueva Granada. Bogotá D.C.
- Serquera Duarte, A. (1994). *Legislación Aeronáutica*. Bogotá D.C.: Editorial Universidad Politécnica Gran Colombiano,
- Sequera Duarte, A. A. (2004). *Derecho Aeronautico - Legislacion - Jurisprudencia - Convenios - Normas Aeronauticas*. Bogotá : Librería Ediciones Del Profesional LTDA.
- Sequera Duarte, A. A. (2012). *Desarrollo del derecho aeronautico internacional*. Bogotá: Universidad Militar Nueva Granada.
- Tapia Salinas, L. (2002). *Curso de Derecho Aeronáutico*. España: Bosch S.A.

Thompson, V. (2015) *Airline Labor Laws*. Recuperado de <http://smallbusiness.chron.com/airline-labor-laws-73656.html>

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (2016). *Reglamentos aeronáuticos de Colombia- RAC*. Bogotá D.C.: Oficina de Transporte Aéreo. Grupo de Normas Aeronáuticas. Recuperado de <http://www.aerocivil.gov.co/AAeronautica/Rrglamentacion/RAC/Biblioteca%20Indice%20General/PARTE%20CUARTA%20-0Normas%20de%20Aeronavegabilidad%20y%20Operaci%C3%B3n%20aeronaves.pdf>

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. (21 de noviembre de 1997). *Resolución 4335 de 1997* por medio de la cual se modifica parcialmente el manual de reglamentos aeronáuticos y se le adicionan algunos numerales). Bogota D.C. Aerocivil.

UNITED STATES DEPARTMENT OF LABOR, 2014. Guía Práctica Referente a la Ley de Normas Justas de Trabajo. Recuperado de: <https://www.dol.gov/whd/regs/compliance/hrgSpanish.htm>

Uribe Calderón, D. (2006) *Derecho aeronáutico y espacial en Colombia*. Cali, Universidad Libre. Recuperado de <http://www.unilibre.edu.co/astronomia/images/pdf/confe8.pdf>

Vallejo Garcés, D. (2012). Reflexiones en torno a la responsabilidad civil en el derecho aeronáutico y de los pilotos. *Ratio Juris*, 7(14), 183-209.

Wiki. Dot. (2014, diciembre, 8). *Historia de la aviación*. Recuperado de <http://aeromodelr.wikidot.com/aviacion-historia>

Normatividad

Decreto 2058 del año 1951 (octubre 04). Por el cual se fija la jornada de trabajo de los aviadores civiles. Bogotá D.C. República de Colombia. *Diario Oficial*. 27747 del 7 de noviembre de 1951.

Decreto 410 de 1971 (marzo 27). Por la cual se expide el Código de Comercio. Bogotá D.C. República de Colombia. *Diario Oficial* 33.339 del 16 de junio de 1971

Decreto 2724 de 1993 (diciembre 31) Por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y se determinan sus funciones. Bogotá D.C. República de Colombia. *Diario Oficial*. 41.161 del 31 de diciembre de 1993

Decreto 260 de 2004 (enero 28). Por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - Aerocivil y se dictan otras disposiciones. Bogotá D.C. República de Colombia. *Diario Oficial* 45.446 del 30 de Enero de 2004.

Ley 95 de 1965 (diciembre 31). Por la cual se aprueban los Convenios para la Unificación de algunas normas relativas al transporte aéreo internacional y Protocolo Adicional al artículo 2°, “firmados en la ciudad de Varsovia el 12 de octubre de 1929”, al “Protocolo”, que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929”, suscrito en La Haya el 28 de septiembre de 1955”, y al “Convenio Complementario del Convenio de Varsovia, para la Unificación de ciertas normas relativas al transporte aéreo internacional realizado por quien no sea el transportista contractual, firmado en Guadalajara el 18 de septiembre de 1961”, y por consiguiente, se autoriza al Gobierno Nacional para que adhiera a las mencionadas Convenciones y Protocolos. Bogotá: Congreso de Colombia. *Diario Oficial* 31.861 del 16 de febrero de 1966

Ley 12 de 1947 (octubre 23). Por la cual se aprueba la Convención sobre Aviación Civil Internacional, firmada en Chicago el 7 de diciembre de 1944. Bogotá: Congreso de Colombia. *Diario Oficial* 26.573 del 7 de noviembre de 1947

Ley 14 de 1972 (diciembre 20) Por la cual se aprueba el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves" hecho en Tokio el día 14 de

septiembre de 1963 y el "Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves" firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 y se adoptan otras disposiciones. Bogotá: Congreso de Colombia. *Diario Oficial*, 33.778 del 1 de febrero de 1973.

Ley 4 de 1974 (septiembre 30) Por medio de la cual se aprueba el "Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la seguridad de la Aviación Civil", hecho en Montreal el día 23 de septiembre de 1971. Bogotá: Congreso de Colombia. *Diario Oficial* 34.185 del 15 de octubre de 1974.

Ley 39 de 1988 (septiembre 09). Por medio de la cual se aprueba el "protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional", firmado en Montreal el 10 de mayo de 1984. Bogotá: Congreso de Colombia. *Diario Oficial*, 38.497. del 12 de septiembre de 1988.

Ley 19 de 1992 (octubre 23). Por medio de la cual se aprueba el Protocolo Relativo a la enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Artículo 83 Bis), firmado en Montreal el 6 de octubre de 1980. Bogotá: Congreso de Colombia. *Diario Oficial* , 40.640 del 26 de octubre de 1992.

Ley 22 de 1992 (noviembre 13). Por medio de la cual se aprueba el "Protocolo relativo a una enmienda al artículo 50 a) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional", hecho en Montreal el 26 de octubre de 1990. Bogotá: Congreso de Colombia. *Diario Oficial* 40.667 del 13 de noviembre de 1992.

Ley 105 de 1993 (diciembre 30). Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones. Bogotá: Congreso de Colombia. *Diario Oficial* 41.158 del 30 de diciembre de 1993

Ley 336 de 1996 (diciembre 20). Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte.
Bogotá: Congreso de Colombia. *Diario Oficial 42948* del 28 de diciembre de 1996

Ley 701 de 2002 (noviembre 21). Por medio de la cual se aprueba el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional hecho en Montreal, el veintiocho (28) de mayo de mil novecientos noventa y nueve (1999).
Bogotá: Congreso de Colombia. *Diario Oficial 44.628* del 27 de noviembre de 2001.

Proyecto de Ley 153 de 2015 Senado (abril 15). Por la cual se adiciona al Código Sustantivo del Trabajo con normas especiales para las tripulaciones y se dictan otras disposiciones. Bogotá D.C. . Congreso de la República de Colombia. Recuperado de

http://www.imprenta.gov.co/gacetap/gaceta.mostrar_documento?p_tipo=05&p_numero=153&p_consec=41556.

JURISPRUDENCIA

Corte Constitucional de Colombia. (11 septiembre, 1996). Sentencia T-423/96. Servicio Público De Educación-Prestación eficiente y permanente/Servicios Públicos Esenciales-Prohibición de huelga. Referencia: Expediente T-98.403. Magistrado Ponente: Hernando Herrera Vergara

Corte Constitucional de Colombia. (23 noviembre 2012). Sentencia T-987/12. Naturaleza constitucional del servicio público de transporte aéreo de pasajeros-Reglamentación. Referencia: expediente T-3.585.879. Magistrado Ponente: Luis Ernesto Vargas Silva