DECRETO 2742 DE 2009

(julio 24)

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

Nota: Ver Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.

El Presidente de la República de Colombia, en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las que le confiere el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política y en desarrollo del artículo 161, literal a) del Código Sustantivo del Trabajo,

CONSIDERANDO:

1. Que de conformidad con lo dispuesto en el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política de Colombia, el Presidente de la República ejerce la potestad reglamentaria para la cumplida ejecución de las leyes.

2. Que mediante el Decreto 2058 de 1951 expedido en ejercicio de la facultad conferida por el artículo 161 del Código Sustantivo de Trabajo, se estableció que la distribución de las horas de trabajo de los tripulantes de aeronaves durante los días, la semana y el año sería reglamentada por la Dirección General de Aeronáutica Civil (Hoy Unidad Administrativa Especial) a través del Manual de Reglamentos Aeronáuticos, previendo que no excedieran de 90 horas de vuelo en lapsos de 30 días.

3. Que mediante Ley 12 de 1947, Colombia aprobó el Convenio sobre Aviación Civil Internacional –OACI–, y de conformidad con lo previsto en el artículo 37 se comprometió a lograr el más alto grado de uniformidad entre otras, en las reglamentaciones relativas al personal aeronáutico.

4. Que con fundamento en estas facultades, y en lo previsto en los artículos 1773, 1782 y 1801 del Código de Comercio y los artículos 5° y 9° del Decreto 260 de 2004, la Aeronáutica Civil, entidad encargada de regular y vigilar al sector aeronáutico, incorporó, desde entonces, las normas en materia de horas de tiempos de vuelo, servicio y descanso de los tripulantes en los reglamentos aeronáuticos, las cuales han regido el transporte aéreo en Colombia, y se han venido modificando con la continua evolución tecnológica de la aviación, siendo la más reciente de dichas reformas la contenida en la Resolución 5400 de diciembre 31 de 2004.

5. Que la Resolución 5400 de 2004 ha sido objeto de cinco demandas ante la jurisdicción de lo contencioso administrativo, y el Consejo de Estado decidió en el último de estos procesos impetrados, decretar la suspensión provisional de la misma, excepto lo dispuesto sobre las limitaciones al tiempo de vuelo. La decisión anterior se tomó pese a que en el Proceso 2005-215, de la misma Corporación en la Sección Segunda, Subsección A, negó la suspensión provisional solicitada, por cuanto manifestó que pronunciarse sobre la vulneración de las normas correspondía al análisis que debía darse para el fallo de fondo.

6. Que la Aeronáutica Civil no fue notificada en el citado proceso, motivo por el cual no fue vinculada como parte procesal, situación que le impidió ejercer el derecho a la defensa y sustentar su competencia para expedir dichas regulaciones. Como consecuencia de este hecho la Entidad, se encuentra trabajando en la defensa que mejor proteja sus intereses y los del sector, todo ello para preservar la adecuada prestación del servicio, y evitar causar traumatismos que pongan en riesgo la seguridad aérea.

7. Que la referida suspensión causa un grave traumatismo en la programación de las tripulaciones y los vuelos de las empresas de servicio aéreo comercial, amenazando la estabilidad y regularidad del servicio público esencial de transporte aéreo, lo que a su vez se traduciría en graves perjuicios de orden social, de competitividad y de conectividad en el ámbito nacional e internacional.

8. Que de conformidad con lo previsto en los artículos 1776 del Código de Comercio, y 68 de la Ley 336 de 1996, las actividades de aeronáutica civil y transporte aéreo comercial son definidas como de utilidad pública y constituyen un servicio público esencial.

9. Que el Código Sustantivo de Trabajo en su artículo 161, la Ley 12 de 1947, y el artículo 1773 del Código de Comercio, establecen atribuciones para que el Gobierno Nacional reglamente la materia objeto de este decreto.

10. Que con el fin de mantener la regularidad y estabilidad del servicio público esencial de transporte aéreo, dentro de los estándares de seguridad aérea, es necesario regular los límites de tiempo de servicio y descanso para los tripulantes de aeronaves, preservando los conceptos tendientes a evitar que las tripulaciones incurran en situaciones de fatiga capaces de disminuir su aptitud durante su desempeño.

11. Que en atención a que el fundamento del Consejo de Estado para suspender provisionalmente la norma radica en la eventual ausencia de competencia de la Aeronáutica Civil, y sin perjuicio de la sentencia que determine la legalidad del acto administrativo en cuestión, es necesario para preservar la seguridad aérea y para garantizar la adecuada y permanente prestación del servicio público esencial de transporte aéreo, adoptar las disposiciones pertinentes.

12. Que en mérito de lo expuesto,

DECRETA:

Artículo 1°. Adóptanse las siguientes disposiciones relativas a los tiempos máximos de vuelo, servicio y períodos de descanso de los tripulantes de cabina de mando:

TIEMPOS DE VUELO, SERVICIO Y PERIODOS DE DESCANSO PARA TRIPULANTES DE CABINA DE MANDO (pilotos, copilotos, ingenieros de vuelo y navegantes).

1. Tiempo de Vuelo

El tiempo de vuelo de los tripulantes de cabina de mando, se regirá según lo previsto en el Numeral 4.17.1.5. de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

2. Tiempo de servicio

Todo período de tiempo durante el cual el tripulante se halle a disposición de la empresa. El tiempo de servicio de los tripulantes asignados a un vuelo empieza a contarse una hora y media antes de la iniciación programada de los vuelos internacionales y una hora antes de los vuelos domésticos y se termina de contar al finalizar el vuelo.

Se considera también como tiempo de servicio:

a) El transcurrido en calidad de reserva.

b) El necesario para transportarse, por cualquier medio, hacia un lugar diferente a la base de residencia del tripulante y el regreso por cualquier medio a la misma, o el que de cualquier modo implique su traslado en condición de tripulante adicional (tripadi).

3. Limitaciones al tiempo de servicio

Las limitaciones al tiempo de servicio se ajustarán a las horas máximas señaladas en las tablas que aparecen a continuación y que se interpretarán en la siguiente forma:

Las definiciones de SECTOR, PILOTOS y HORAS SEGUN GRUPO, serán las mismas del numeral 4.17.1.5. de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

a) DIA – Diferentes Equipos.

Máximas horas de servicios pilotos, según grupo de aeronave:

Sectores

Pilotos

Grupo A

Grupo B

6 o menos

2

3

4

12:30

17:00

20:00

12:30

17:00

20:00

7

2

3

4

11:30

15:00

20:00

12:30

15:00

20:00

8

2

3

4

—

14:00

19:00

12:30

14:00

19:00

9

2

3

4

—

12:00

18:00

12:30

12:00

18:00

10

2

—

12:30

Máximas horas de servicio ingenieros de vuelo, según grupo de aeronaves:

Sectores

Ingenieros

Grupo A

Grupo B

6 o menos

1

2

12:30

20:00

12:30

20:30

7

1

2

11:30

19:30

12:30

19:30

8

1

2

—

19:30

12:30

19:30

9

1

2

—

18:30

12:30

18:30

10

1

2

—

—

12:30

18:30

Más de 10

1

—

12:30

b) Mes: GRUPO A: 190 Horas de servicio

GRUPO B: 200 Horas de servicio

En toda asignación de vuelo que se programe iniciando entre las 15:00 y las 03:00 del día siguiente, el tiempo de servicio de los tripulantes se reducirá en una (1) hora.

4. Un tripulante, podrá en el mismo día calendario ser programado para otra asignación –de vuelo o no– cumpliendo con los descansos exigidos en el presente decreto, siempre que la primera de las asignaciones haya finalizado antes de las 03:00 a. m. (excepto para aeronaves de carga); y que el tiempo total de vuelo o servicio –sumadas las dos asignaciones– no exceda al que corresponda a un solo día.

5. Períodos de descanso

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

a) En la base de residencia.

– Para vuelos con duración de cuatro (4) horas o menos, diez (10) horas de descanso.

– Para vuelos con duración de ocho (8) horas o menos, doce (12) horas de descanso.

– Para vuelos con duración mayor de ocho (8) horas, el doble de las horas voladas sin exceder de (24) horas de descanso.

b) Fuera de la base de residencia.

– Para vuelos con duración de cuatro (4) horas o menos, diez (10) horas de descanso.

– Para vuelos con duración de nueve horas (9) o menos, doce (12) horas de descanso.

– Para vuelos con duración mayor de (9) horas y no superior a doce (12), dieciocho (18) horas de descanso.

5. Asignaciones. Se entiende por asignación, la utilización que se hace de un tripulante en actividades propias de la empresa. Las asignaciones pueden ser:

– VUELO

– RESERVA DE VUELO

– ESCUELA DE OPERACIONES

– SIMULADOR DE VUELO

– VUELO DE ENTRENAMIENTO

6. Desarrollo de las asignaciones: Pilotos e Ingenieros de Vuelo

a) Cuando se programen en un día varias asignaciones, el entrenamiento de vuelo no podrá ser la última asignación.

b) Cuando un tripulante sea programado como reserva, o de tripulante adicional (tripadi) y vuelo en un mismo día calendario, se considerará como una sola asignación.

c) Una tripulación sencilla en cumplimiento de una asignación, no podrá ser cambiada a múltiple.

d) El tiempo total de las asignaciones de escuela de operaciones, simulador de vuelo y entrenamiento de vuelo, no podrá exceder de siete (7) horas. Cuando se trate de entrenamiento de vuelo, este no podrá exceder de cuatro horas en un mismo día.

e) Las asignaciones de escuela de operaciones, simulador de vuelo –que no sea chequeo– o entrenamiento en el avión, podrán ser programadas para el mismo día en que aparezcan asignaciones de vuelo o reserva de vuelo, siempre y cuando la suma de ambas asignaciones no exceda las limitaciones pertinentes a los tiempos de vuelo y servicios aplicables al correspondiente día.

f) Cuando la asignación sea para vuelo de prueba de avión o entrenamiento de vuelo para pilotos, e ingenieros de vuelo, el tiempo total de vuelo dentro del correspondiente período de servicio no podrá exceder de cuatro (4) horas.

g) Cuando la asignación haya sido para un vuelo de prueba y este no alcance una duración de dos (2) horas, la tripulación podrá ser programada para vuelo, siempre y cuando no sean sobrepasadas las limitaciones de tiempo de vuelo y servicio correspondientes al día calendario.

7. Tiempo libre

Es el lapso durante el cual los tripulantes son relevados de todo servicio y se aplica así:

a) Todo tripulante de vuelo tendrá derecho a nueve (9) días libres cada mes, en su base de residencia, distribuidos en tres períodos de dos (2) días consecutivos cada uno y uno de tres (3) días consecutivos, los cuales se podrán acumular. En caso de salir a, o regresar de vacaciones, incapacidad o licencia, estos días serán proporcionales al número de días faltantes para cumplir el mes calendario.

b) Los períodos libres siempre se comenzarán a contar 1 hora después de concluida la correspondiente asignación y se computarán como días de 24 horas consecutivas.

c) Todo tripulante de vuelo debe hacer uso en forma consecutiva de las vacaciones anuales a que, de acuerdo con la Ley tenga derecho, y por lo tanto estas, no serán acumulables ni convertibles en dinero. Esta limitación no será aplicable al tiempo de vacaciones que convencionalmente pacten los tripulantes y operadores excediendo el tiempo determinado en la ley.

8. Disposiciones adicionales

a) Las asignaciones no podrán exceder de cinco (5) días consecutivos. Un tripulante podrá regresar a su base de residencia como tripadi, después de haber efectuado las cinco (5) asignaciones, sin que ello constituya una sexta asignación.

b) Si durante el desarrollo de una asignación de vuelo correctamente programada, circunstancias imprevisibles e irresistibles, calificadas como fuerza mayor o caso fortuito, obligaren a prolongar el servicio; el vuelo podrá continuar normalmente hasta su destino, si al terminar la asignación los tiempos de servicio del tripulante o tripulantes no hubieren excedido en más de dos (2) horas, en vuelos internacionales o una (1) en vuelos nacionales, sobre las normas establecidas. En cada caso la empresa explotadora dará cuenta escrita a la UAEAC dentro de las cuarenta y ocho (48) horas siguientes, sobre el mayor tiempo y las

causas que lo originaron.

c) Los tiempos de vuelo y servicio pueden ser ampliados de acuerdo a lo anterior, en caso de actividades de búsqueda y salvamento o con el fin de proporcionar socorro en caso de calamidad.

d) La empresa y el comandante de la aeronave serán responsables de que el personal de la tripulación asignada, no exceda los límites permitidos de vuelo y servicio y de que haya disfrutado de los períodos de descanso prescritos.

e) Para el reposo de los tripulantes en relevo, debe haber un arreglo adecuado de sillas de la aeronave. Cuando el tiempo total de vuelo, incluyendo cualquier escala exceda de doce (12) horas, deben preverse facilidades para el reposo horizontal.

f) Las tripulaciones múltiples estarán integradas por dos (2) pilotos, un (1) copiloto y dos (2) ingenieros, cuando se requiera.

g) En una tripulación compuesta por cuatro (4) pilotos, el cuarto podrá ser piloto o copiloto con licencia vigente, correspondiente al equipo al que vaya a operar.

h) El operador debe enviar mensualmente, al inspector de operaciones (POI) asignado a la empresa, la programación de asignaciones y vacaciones de sus tripulantes, dos (2) días antes de empezar a ejecutarse.

i) La programación de los repasos y entrenamientos, así como todo lo referente a la planificación de la capacitación de los tripulantes, debe ser enviada semestralmente a la Secretaria de Seguridad Aérea. Cuando hubiese modificaciones deberán enviarse en forma inmediata.

Nota, artículo 1º: Ver artículo 2.2.2.3.1. del Decreto 1079 de 2015, Decreto Único

Reglamentario del Sector Transporte.

Artículo 2°. Adóptanse las siguientes disposiciones relativas a los tiempos máximos de vuelo, servicio y períodos de descanso de los tripulantes de cabina de pasajeros:

TIEMPOS DE VUELO, SERVICIO Y PERIODOS DE DESCANSO PARA TRIPULANTES DE CABINA DE PASAJEROS (auxiliares de servicio a bordo).

1. Tiempo de vuelo

El tiempo trascurrido desde el momento en que la aeronave 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”.

El tiempo máximo de vuelo para auxiliares de abordo durante el día calendario según la capacidad de asientos de cada avión y personal asignado, no deberá exceder de:

a) Aviones con asientos para 20 a 31 pasajeros

Un (1) auxiliar dos (2) auxiliares

9 Horas 12 horas

b) Aviones con asientos para 32 a 80 pasajeros

dos (2) Auxiliares Cuatro (4) Aux.

09:00 horas 14:00 horas

c) Aviones con asientos para 81 a 140 pasajeros

Tres (3) Auxiliares Cinco (5) Aux.

09:00 horas 14:00 horas

d) Aviones con asientos para 141 a 200 pasajeros

Cuatro (4) Auxiliares Seis (6) Aux.

12:00 horas 16:00 horas

Cinco (5) Auxiliares Siete (7) Aux.

12:00 horas 16:00 horas

e) Aviones con asientos para 201 a 250 pasajeros

Cinco (5) Auxiliares Siete (7) Aux.

9:00 horas 14:00 horas

Seis (6) Auxiliares Ocho (8) Aux.

12:00 horas 16:00 horas

En cualquier caso, además de las restricciones anteriores, e independiente al número de auxiliares requerido para la capacidad de sillas de la aeronave, el tiempo máximo de vuelo para auxiliares no podrá exceder de 16 horas.

Un tripulante auxiliar, podrá en el mismo día calendario ser programado para otra asignación –de vuelo o no– cumpliendo con los descansos reglamentarios, siempre que el tiempo total de vuelo o servicio (sumadas las dos asignaciones) no exceda al que corresponda a un solo día. Entiéndase por asignaciones las enumeradas en el numeral 5 del artículo anterior.

Cuando una asignación de reserva o tripulante adicional (tripadi) se continúe con un vuelo en el mismo día calendario, se considerará como una sola asignación.

El tiempo máximo de vuelo en quince (15) días calendario no podrá exceder de cincuenta (50) horas.

El tiempo total de vuelo en un mes calendario no podrá exceder de noventa (90) horas.

2. Disposiciones Adicionales sobre tiempos para Auxiliares de Servicios a Bordo

Además de lo dispuesto en el numeral anterior sobre limitaciones de tiempo para auxiliares de servicio de abordo, las Empresas al elaborar sus itinerarios y asignaciones de vuelo, deben observar las siguientes disposiciones:

a) Todo tripulante auxiliar de a bordo tendrá derecho a siete (7) días libres cada mes, en su base de residencia, distribuidos en dos (2) períodos de dos (2) días consecutivos cada uno, y uno de tres (3) días consecutivos, los cuales se podrán acumular. En caso de salir a, o regresar de vacaciones, incapacidad o licencia, estos días serán proporcionales al número de días faltantes para cumplir el mes calendario.

b) El tiempo de servicio comienza a contarse una (1) hora antes de la iniciación de los vuelos internacionales y media (1/2) hora antes de los nacionales y se termina al finalizar el vuelo.

c) Constituye tiempo de servicio el tiempo necesario en trasladarse por cualquier medio, hacia otro lugar de asignación diferente a su base de residencia y el regreso a esta o el que de cualquier modo implique su movilización como tripulante adicional (tripadi).

d) Los días de asignación no podrán exceder de seis (6) días consecutivos.

e) Si durante el desarrollo de una asignación de vuelo correctamente programada,

circunstancias imprevisibles o irresistibles, calificadas como fuerza mayor o caso fortuito, obligaren a prolongar el servicio; el vuelo podrá continuar normalmente hasta su destino, si al terminar la asignación los tiempos de servicio de tripulante o tripulantes no hubieran excedido más de dos (2) horas, en vuelos internacionales o una (1) hora en vuelos nacionales, sobre los normas establecidas. En cada caso la empresa explotadora dará cuenta escrita a la UAEAC, dentro de las cuarenta y ocho (48) siguientes, sobre el mayor tiempo y las causas que lo originaron.

f) Los tiempos de vuelo y servicios también pueden ser ampliados de acuerdo a lo anterior, en caso de actividades de búsqueda y salvamento o con el fin de proporcionar socorro en caso de calamidad.

g) Cuando el número de Auxiliares asignados para un vuelo, sea mayor de cinco (5), la empresa incluirá un (1) auxiliar Jefe de Cabina dentro de la tripulación correspondiente.

h) Los auxiliares jefes de cabina velarán porque el personal de Auxiliares bajo su mando desarrollen sus funciones en forma que no les ocasione fatiga.

i) En el caso de observadores, en período de entrenamiento estos no serán contabilizados para cumplir con el número mínimo de auxiliares de a bordo exigidos.

j) Todo auxiliar de servicios de a bordo debe hacer uso en forma consecutiva de las vacaciones anuales a que tenga derecho de acuerdo con la ley, y por tanto, estas no son acumulables ni convertibles en dinero. Esta limitación no será aplicable al tiempo de vacaciones que convencionalmente pacten los tripulantes y operadores excediendo el tiempo determinado en la ley.

Nota, artículo 2º: Ver artículo 2.2.2.3.2. del Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.

Artículo 3°. Adóptanse las siguientes disposiciones relativas a los tiempos máximos de vuelo, servicio y períodos de descanso de los tripulantes de cabina de mando de aeronaves de transporte público no regular, aviación corporativa y civil del Estado:

TIEMPOS DE VUELO, SERVICIO Y PERIODOS DE DESCANSO PARA TRIPULANTES DE AERONAVES DE TRANSPORTE PUBLICO NO REGULAR, AVIACION CORPORATIVA Y CIVIL DEL ESTADO (Pilotos, copilotos u otros tripulantes)

Para las operaciones de transporte público no regular, de aviación corporativa y civil del Estado, se podrán aplicar las siguientes disposiciones adicionales:

a) Durante las asignaciones con tiempo total de vuelo igual o inferior a cuatro (4) horas y cuatro (4) trayectos o menos, el tiempo de servicio podrá ampliarse hasta catorce 14 horas. No obstante, después de una asignación de catorce (14) horas de servicio, el tiempo de descanso no será inferior a doce (12) horas.

b) Cuando la espera en un lugar o aeropuerto exceda de tres horas y treinta minutos (3:30), deberá proporcionarse a todos los tripulantes, alojamiento o estadía en hotel u otras instalaciones que ofrezcan las facilidades necesarias para su cómoda permanencia y descanso.

c) Para las operaciones de que trata este numeral, las asignaciones en aeronaves del Grupo B, podrán ser hasta seis (6) consecutivas, siempre que el tiempo promedio de vuelo para todas ellas, no exceda de tres horas y media (3:30) diarias.

Nota, artículo 3º: Ver artículo 2.2.2.3.3. del Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.

Artículo 4°. El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial.

Publíquese y cúmplase.

Dado en Bogotá, D. C., a 24 de julio de 2009.

ÁLVARO URIBE VÉLEZ

El Ministro de la Protección Social,

Diego Palacio Betancourt.

El Ministro de Transporte,

Andrés Uriel Gallego Henao.