



Al contestar cite Radicado 2023240020026676 Id: 1118148
Folios: 4 Fecha: 2023-09-11 10:57:33
Anexos: 0
Remitente: GRUPO ESTRUCTURA NORMATIVA Y ESTANDARES
AERONAUTICOS
Destinatario: ASOCIACIÓN DE PILOTOS DE AVIANCA

Bogotá, D.C., 05 de septiembre de 2023.

Señores

Asociación de Pilotos de Avianca - ADPA

info@adpa.com.co

oscar.rodriguez@adpa.com.co

Ciudad

ASUNTO: Respuesta a petición bajo radicación 2023190010060075, vía correo electrónico.

Tema: consulta sobre aplicación de la Ley 2191 de 2022 (desconexión laboral).

Respetados Señores:

Dando alcance a su consulta, nos permitimos dar respuesta puntual a sus inquietudes así:

1. ¿Cómo se interpreta y aplica la Ley 2191 de 2022 en lo que respecta al personal aeronáutico, en especial para pilotos y auxiliares de vuelo?

Primeramente, la referida norma legal define en su artículo 3 “desconexión laboral” de la siguiente manera:

*“ARTÍCULO 3. **Definición de Desconexión laboral.** Entiéndase como el derecho que tienen todos los trabajadores y servidores públicos, a no tener contacto, por cualquier medio o herramienta, bien sea tecnológica o no, para cuestiones relacionadas con su ámbito o actividad laboral, en horarios por fuera de la jornada ordinaria o jornada máxima legal de trabajo, o convenida, ni en sus vacaciones o descansos.”*

Por su parte el empleador se abstendrá de formular órdenes u otros requerimientos al trabajador por fuera de la jornada laboral”. (La subraya no es del texto).

Seguidamente, en el artículo 4, al referirse a la garantía de este derecho, expone las circunstancias en que tal desconexión laboral resulta aplicable, así:

ARTÍCULO 4. Garantía del derecho a la desconexión laboral. Los trabajadores o

servidores públicos gozarán del derecho a la desconexión laboral, el cual inicia una vez finalizada la jornada laboral. El ejercicio del mismo responderá a la naturaleza del cargo según corresponda al sector privado o público. Asimismo, el empleador deberá garantizar que el trabajador o servidor público pueda disfrutar efectiva y plenamente del tiempo de descanso, licencias, permisos, vacaciones y de su vida personal y familiar (...). (La subraya no es del texto).

En adición, el artículo 6 dispone unas excepciones a la aplicación de este derecho, indicando:

“ARTÍCULO 6. Excepciones. *No estarán sujetos a lo dispuesto en esta ley:*

a. Los trabajadores y servidores públicos que desempeñen cargos de dirección, confianza y manejo;

b. Aquellos que por la naturaleza de la actividad o función que desempeñan deban tener una disponibilidad permanente, entre ellos la fuerza pública y organismos de socorro;

c. Situaciones de fuerza mayor o caso fortuito, en los que se requiera cumplir deberes extra de colaboración con la empresa o institución, cuando sean necesarios para la continuidad del servicio o para solucionar situaciones difíciles o de urgencia en la operación de la empresa o la institución, siempre que se justifique la inexistencia de otra alternativa viable”. (La subraya no es del texto).

De los anteriores textos se colige que el propósito del legislador se encamina a la protección del derecho que tiene todo trabajador a disfrutar a plenitud de sus correspondientes períodos de descanso, es decir, a no ser exigido en materia laboral por su empleador por fuera de la jornada de trabajo.

En materia aeronáutica existe un régimen especial diferenciado desde el Decreto 2058 de 1951, a través del cual el Gobierno Nacional modificó la jornada laboral de los aviadores civiles fijando como principio básico que las horas de vuelo de los pilotos y copilotos no podrá exceder de 90 horas por cada período de 30 días. Así mismo, dispuso que la Autoridad Aeronáutica reglamentará en los reglamentos aeronáuticos “(...) *la distribución de las horas de trabajo, durante los días, las semanas y el año, con base en la limitación estipulada en el artículo 1º. del presente Decreto, y teniendo en cuenta, además, la obligación de las empresas de reglamentar la concesión de los descansos compensatorios y de las vacaciones anuales*”. La competencia del Gobierno y la Autoridad Aeronáutica para reglamentar ese régimen fue ratificada mediante sentencia de marzo 5 de 2020 del Consejo de Estado.

Es así como en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia se encuentran plasmadas las reglas que rigen los tiempos de vuelo, tiempos de servicio y períodos de descanso para las tripulaciones (Apéndice 18 de la norma RAC 121), que, además, están también definidas de igual modo en el capítulo 3 del Decreto 1079 de 2015, las cuales han sido diseñadas y

distribuidas para garantizar la administración de la fatiga en las tripulaciones, en procura de conservar un adecuado nivel de seguridad operacional.

En concepto de éste Grupo de Estructura Normativa y Estándares Aeronáuticos, y en consideración a lo especial de las actividades relacionadas con la operación de aeronaves, la reglamentación vigente sobre tiempos de vuelo, tiempos de servicio y períodos de descanso de las tripulaciones se ajusta por sí sola a los lineamientos planteados en la Ley 2191 de 2022, toda vez que en el momento en que tales tiempos y períodos se cumplen, el tripulante no solo puede sino **debe** disfrutar del respectivo descanso, sin que el explotador tenga potestad alguna para exigirle extenderse en la atención de sus deberes operativos (laborales), so pena, incluso, de hacerse acreedores, tanto uno como otro, a fuertes sanciones disciplinarias en los términos de la norma RAC 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

En ese sentido, el Apéndice 18 de la Norma RAC 121 SECCIÓN. (1) (1.1.) (H) (2) establece: "Todos los tripulantes de vuelo, al término de cualquier período de servicio, deben disfrutar de un período de descanso, que comienza a contar desde la terminación del período de servicio cumplido(...)"

2.¿Existen consideraciones específicas que deban tenerse en cuenta debido a la naturaleza de labor para pilotos y auxiliares de vuelo de acuerdo a lo establecido en la normativa RAC 121, apéndice 18? (sic)

No creemos que deban existir consideraciones adicionales o diferentes de las ya esbozadas en los Reglamentos Aeronáuticos y que se han analizado en la respuesta al punto anterior.

3.¿Cómo se define y se promueve el derecho a la desconexión laboral para el personal aeronáutico (Pilotos y auxiliares de vuelo), teniendo en cuenta el tiempo de servicio y cumplimiento de asignaciones?

La desconexión laboral a que hace referencia la ley en comento queda, entonces, definida y, de paso, promovida a través de los mecanismos dispuestos por la propia reglamentación aeronáutica existente en Colombia, en la medida en que, una vez un tripulante ha cumplido a cabalidad una asignación correctamente dispuesta, puede -y deberá- disfrutar de ese derecho.

Ahora bien, es probable que en ciertos casos el cumplimiento del tiempo máximo de vuelo o de servicio, según sea el caso, se dé durante la operación misma de la aeronave, de modo que el tripulante parecería que no puede entrar a disfrutar de su descanso "desconectándose" de su entorno de trabajo yéndose para su casa, por ejemplo, sin embargo consideramos que en un escenario tan específico y típico en aviación sí opera la figura acogida por el legislador en cuanto tal tripulante habrá de suspender el ejercicio de sus atribuciones y funciones como personal aeronáutico a bordo de la aeronave y pasará a sentarse, continuando el vuelo como un pasajero más, en cuanto su asignación haya efectivamente culminado.

4. ¿Cuáles son las recomendaciones o pautas para garantizar que el personal aeronáutico pueda disfrutar de sus períodos de descanso y tiempo libre sin interrupciones laborales, de acuerdo con la Ley 2191 de 2022?

Intentando comprender el sentido de su cuestionamiento, la garantía mencionada estará dada en cuanto el tripulante cese su actividad (si las circunstancias operacionales así lo permiten), equiparándose esto a una culminación de la jornada laboral; no obstante, se reitera el concepto planteado anteriormente en este escrito, es decir, en cuanto a que los operadores aéreos y sus tripulaciones deben acatar de manera estricta las disposiciones reglamentarias acerca de los tiempos de vuelo, de servicio y descanso para pilotos y demás personal aeronáutico a bordo de las aeronaves.

5. ¿Qué finalidad tiene para la Unidad Administrativa de Aeronáutica civil, como autoridad aeronáutica en Colombia, el numeral (xv) del literal e – Asignaciones, del numeral 1.1. “Tiempo de vuelo y periodos de servicio y de descanso para tripulantes de vuelo”, en el evento que esta programación mensualmente enviada al POI asignado, sufra cambios en la ejecución de la operación en la empresa? (sic)

En el entendido de que el planteamiento hace referencia al numeral 1. 1.1 (e) (xv) del Apéndice 18 de la norma RAC 121, todo cambio en las asignaciones por parte del explotador respecto de sus tripulaciones debe ser informada a esta Autoridad Aeronáutica a través del POI designado, con una antelación no superior a dos (2) días, precisamente con el propósito de que tales asignaciones no sean cambiadas en último momento. Ahora bien, si ello sucediese, como puede suceder por diversos posibles factores, la empresa aérea debe poner en conocimiento oportuno a dicho POI, quien en todo caso tiene esta función para verificar el estricto cumplimiento de la norma sobre tiempos de vuelo, servicio y descanso de las tripulaciones, facultad propia de la UAEAC como Autoridad en el tema.

Cordial saludo,



ÉDGAR BENJAMÍN RIVERA FLÓREZ
Coordinador Grupo Estructura Normativa y Estándares Aeronáuticos

Proyectó: Rodrigo Alfonso Cabrales Alarcón – Abogado Grupo Estructura Normativa y Estándares Aeronáuticos