Proyecto de Ley

"Por el cual se adiciona el Código Sustantivo del Trabajo con normas especiales para las tripulaciones y se dictan otras disposiciones"

⚠ LA SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES AÉREAS:
UNA RESPONSABILIDAD DEL ESTADO PARA CON LOS CIUDADANOS

CONTENIDO

PROYECTO DE LEY PL 067-2015
CARTA A LOS HONORABLES CONGRESISTAS / 4

- ¿Cuál es el objetivo del Proyecto? / **6**
- ¿Quién o quiénes son los autores del Proyecto de Ley? / **7**
- ¿Quién radicó el Proyecto de Ley? / **7**
- ¿Cuál es la pertinencia de Proyecto de Ley? / **7**
- ¿Cuál es el sustento que da origen al Proyecto? / **9**
- ¿Cuáles son los argumentos médicos y científicos sobre los que se sustenta el Proyecto de Ley? / **9**
- ¿Cuál es la regulación laboral vigente que cobija a las tripulaciones de vuelo? / **13**
- ¿Cuáles son las principales diferencias que plantea el Proyecto entre la regulación actual y la nueva propuesta para tripulaciones de vuelo? / **14**
- ¿Cuál es el contenido del Proyecto? / **14**
- ¿Existen regulaciones laborales similares para tripulaciones en otros países? / **15**
- ¿Qué impacto tiene el Proyecto en el sector aeronáutico? / **15**
- ¿Cuál es el costo o el impacto financiero que tendrá lo expuesto en el Proyecto de ley en las empresas operadoras de Colombia? / **16**
- ¿Se beneficia de algún modo el país con este Proyecto? / **16**
- ¿Quiénes se benefician con el Proyecto? / **16**

CONTENIDO DEL PROYECTO

OBJETO Y DEFINICIONES / **17**

- Artículo 1º / **17**
- Artículo 2º. Aplicación / **17**
- Artículo 3º. Definiciones / **17**

NORMAS ESPECIALES DE ORDEN LABORAL PARA LOS TRIPULANTES / **20**

- Artículo 4º. Jornada de Trabajo / **20**
- Artículo 5º. Computo del Tiempo / **21**
- Artículo 6º. Límite a la Programación de Vuelos / **21**
- Artículo 7º. Jornadas de Trabajo Continuas / **21**
- Artículo 8º. Inicio y Finalización de la Jornada de Trabajo / **21**
- Artículo 9º. Límite Diario a la Jornada de Trabajo en Vuelo y al Tiempo de Vuelo / 21
- Artículo 10º. Otros límites al Tiempo de Vuelo / **23**
- Artículo 11º. Jornada de Trabajo en Tierra como Reserva de Vuelo / **24**
- Artículo 12º. Itinerario de Trabajo / **24**
- Artículo 14º. Requerimientos de la Jornada de Trabajo de la Tripulación Múltiple de Relevo / **25**
- Artículo 15º Límites a la Jornada de Trabajo de Tripulación Múltiple de Relevo / 26
- Artículo 16º. Capacitación y Entrenamiento / **27**
- Artículo 17º. Jornada de Trabajo en Tierra para Escuela de Operaciones o Escuela de Tierra / **27**
- Artículo 18º. Jornada de Trabajo en Tierra para Entrenador, Simulador de Vuelo y Equipos Semejantes. / **27**
- Artículo 19º. Jornada de Trabajo en la Instrucción Aérea / **28**
- Artículo 20º. Tiempo de Descanso / **28**
- Artículo 22º. Intervalos de Descanso después de un Aterrizaje / **29**
- Artículo 23º. Tiempo de Alimentación / **29**
- Artículo 24º. Descanso Periódico y Compensatorios / **29**
- Artículo 25º. Días Libres / **30**
- Artículo 26º. Vacaciones / **30**

NORMAS ESPECIALES PARA LA SITUACIÓN DE MATERNIDAD DE LAS TRIPULANTES / **31**

- Artículo 27º. Reglas Especiales para el Descanso Remunerado en la Época de Preparto y de Posparto / **31**
- Artículo 28º. Lactancia / **31**

DISPOSICIONES PARTICULARES PARA LOS CONTRATOS LABORALES EN TRABAJOS AÉREOS ESPECIALES / **32**

- Artículo 29º. Jornada de Trabajo / **32**

OTRAS DISPOSICIONES / **33**

- Artículo 30º. Limitación al Alcance del Contrato de Trabajo / **33**
- Artículo 31º. Control de la Exposición a la Radiación Ionizante / **33**
- Artículo 32º. Vigencia / **33**

PROYECTO DE LEY PL 067-2015

"POR EL CUAL SE ADICIONA EL CÓDIGO SUSTANTIVO DEL TRABAJO CON NORMAS ESPECIALES PARA LAS TRIPULACIONES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

Carta a los Honorables Congresistas:

De acuerdo con estadísticas de *Flight Safety Foundation*[1], entre el año 2000 y el año 2014 ocurrieron en el mundo 317 incidentes y 64 accidentes en la aviación comercial en los que fallecieron 4.810 personas. Para el periodo 2004 – 2014 las muertes por accidentes en todos los tipos de aviación fueron cerca de 10 mil.

Ante cada uno de esos eventos, autoridades aeronáuticas, fabricantes de aeronaves y empresas operadoras, dan curso a investigaciones rigurosas orientadas a determinar las causas probables de los hechos. Fallas en las comunicaciones, deficiencias en infraestructura y la fatiga de las tripulaciones de vuelo, hacen parte de la lista.

El 12 de febrero de 2009, el vuelo 3407 de Continental Airlines operado por Colgan Air, que cubría la ruta Nueva Jersey – Búfalo, Estados Unidos, se estrelló en una zona residencial. El saldo, 50 personas muertas entre tripulantes, pasajeros y un residente en una vivienda. De acuerdo con los informes de la *National Transportation Safety Board*, NTSB[2], el rendimiento de los pilotos se vio probablemente afectado por la fatiga, lo cual redundó en una menor capacidad para mantener y controlar el desempeño de la aeronave. A este accidente y las respectivas investigaciones siguieron estudios médicos y científicos que ratificaron que la fatiga de las tripulaciones es un factor de riesgo que incrementa la probabilidad de fatalidades en las operaciones aéreas.

Estos hallazgos condujeron a que en 2014, el Gobierno de los Estados Unidos modificara la Ley Federal de Aviación, con la que se establecen condiciones laborales adecuadas para reducir la fatiga en las tripulaciones aéreas. Inglaterra, Australia, Canadá, la Unión

1. La *Flight Safety Foundation*, constituida en 1947, es una organización internacional sin fines de lucro cuyo propósito es proporcionar guías de seguridad, de manera independiente e imparcial para la industria aeronáutica y aeroespacial. La Fundación trabaja en la identificación de problemas de seguridad globales, establecer prioridades y servir como catalizador para resolver los problemas a través de la recopilación de datos y el intercambio de información, la educación, la defensa y las comunicaciones.

2. *National Transportation Safety Board* es un organismo federal independiente encargado por el Congreso de investigar todos los accidentes de la aviación civil en los Estados Unidos.

Europea y, recientemente, Brasil, son algunos de los que han seguido el ejemplo de Estados Unidos, legislando la jornada laboral de las tripulaciones bajo la premisa de dotar a las operaciones de más y mejores estándares que contribuyan a la seguridad aérea.

En Colombia, las operaciones aéreas se dan en el marco de una regulación laboral similar a la que condujo al accidente de Colgan Air. El Decreto Ley 2058 de 1951, aún vigente, sustrajo del Derecho Laboral Ordinario y del Código Sustantivo del Trabajo lo concerniente a la jornada de trabajo de los tripulantes. En el año 2004, el Departamento Administrativo Especial de Aeronáutica Civil, Aerocivil, incrementó la jornada laboral de las tripulaciones mediante la expedición de la Resolución 5400 del 31 de diciembre. El Consejo de Estado ordenó la suspensión provisional de dicha resolución, por razones constitucionales y por considerar que la Aeronáutica Civil se excedió en facultades que son exclusivas del Congreso de la República.

Producto de esto, los tripulantes de vuelo cumplen extenuantes jornadas laborales que redundan en fatiga extrema y, en consecuencia, en un latente riesgo para la seguridad de las operaciones aéreas, de las que son usuarias alrededor de 40 millones de personas.

La seguridad área en una obligación del Estado para con los ciudadanos

Estamos ante una importante oportunidad: el Proyecto de Ley Laboral “Por la cual se adiciona al Código Sustantivo del Trabajo con normas especiales para las tripulaciones y se dictan otras disposiciones”, resuelve de raíz la problemática laboral de estos trabajadores colombianos e impacta de manera directa la seguridad de las operaciones.

Se trata de una Ley que:

- **ESTABLECE** condiciones de equidad laboral para las tripulaciones aéreas de las empresas regulares y no regulares que operan en Colombia.
- **GARANTIZA** las condiciones de seguridad aérea y de seguridad pública, el derecho a la vida y la protección laboral de los tripulantes y la estabilidad de sus familias, y
- **PERMITE** la continuidad y el desarrollo del sector.

⚠ **Señores Congresistas:** la seguridad de las operaciones aéreas y la de los millones de usuarios del sector, la de las tripulaciones y nuestras familias, está en sus manos.

EL SIGUIENTE TEXTO RESUELVE ALGUNAS PREGUNTAS EN TORNO AL PROYECTO

1. ¿Cuál es el objetivo del Proyecto?

Rta. El objetivo del Proyecto es garantizar las condiciones de la seguridad para la vida de los viajeros aéreos, donde el factor humano se constituye en protagonista insustituible.

Para ello y a partir de parámetros adoptados en la regulación internacional, el Proyecto de Ley propone establecer una normatividad que establezca particularidades para el caso de las y los tripulantes de vuelo (su jornada laboral, los tiempos de vuelo, los descansos necesarios, la protección especial para las tripulantes en situación de maternidad y en su condición de madres lactantes, y los trabajo aéreos especiales que revisten peligros particulares) semejante a aquella legislación especial que ya está acuñada en el Código Sustantivo del Trabajo – Derecho Individual para otros tipos de oficios y vinculaciones para la prestación personal del servicio, con el fin de garantizar las condiciones de seguridad aérea, de seguridad pública, el derecho a la vida, la protección laboral, el control de la fatiga y, en consecuencia, el desarrollo comercial sostenible del sector aéreo.

Es de aclarar que lo propuesto en el Proyecto no tiene ninguna implicación en cuanto a aumento de salarios a las tripulaciones de vuelo.

La ley de iniciativa del Congreso de la República que resulte de este Proyecto de Ley, reconocería unos derechos mínimos para las tripulaciones aéreas derivados del contexto anteriormente indicado en este documento (vida, seguridad y trabajo digno) y se adicionaría como un Capítulo del Título lll del Código Sustantivo del Trabajo, en donde se regula el contrato individual de trabajo, con determinados trabajadores. Esta adición quedaría codificada como Capítulo VII.

2. ¿Quién o quiénes son los autores del Proyecto de Ley?

Rta. Los autores del Proyecto son:

- Senador Juan Manuel Galán Pachón, Partido Liberal, Comisión Primera.
- Senadora Viviane Morales, Partido Liberal, Comisión Primera.
- Senador Hernán Andrade Serrano, Partido Conservador, Comisión Primera.
- Senador Carlos Fernando Galán, Partido Cambio Radical, Comisión Segunda.
- Senador José David Name, Partido de la U, Comisión Segunda.
- Senador Luis Fernando Duque, Partido Liberal, Comisión Cuarta.
- Senador Honorio Henríquez Pinedo, Partido Centro Democrático, Comisión Séptima.
- Representante Rafael Romero, Partido Liberal, Comisión Séptima.
- Representante Wilson Córdoba, Partido Centro Democrático, Comisión Séptima.

El Proyecto cuenta además con el respaldo de la Ministra de Transporte, doctora Natalia Abello Vives.

3. ¿Quién radicó el Proyecto de Ley?

Rta. Los mismos autores del Proyecto de Ley lo radicaron en la Secretaría de la Comisión Séptima de la Cámara de Representantes, bajo el número PL 067-2015.

4. ¿Cuál es la pertinencia de Proyecto de Ley?

Rta. Se trata de una Ley que:

- **ESTABLECE** condiciones de equidad laboral para las tripulaciones aéreas de las empresas regulares y no regulares que operan en Colombia.
- **GARANTIZA** las condiciones de seguridad aérea y de seguridad pública, el derecho a la vida y la protección laboral de los tripulantes y la estabilidad de sus familias, y
- **PERMITE** la continuidad y el desarrollo del sector.

Resulta entonces fundamental que los trabajadores que se desempeñan en actividades tan sensibles y estratégicas para el desarrollo económico y social de Colombia, como es el caso de la aviación civil comercial de pasajeros, carga, correo y trabajos aéreos especiales, se encuentren dotados de un marco normativo que, por una parte, dé cuenta de las particularidades de su labor, y, por otra, asegure niveles de protección laboral acordes con los requerimientos de una sociedad más justa y equitativa que se proyecte en un servicio más seguro y eficiente para el beneficio de la gran demanda de transporte y movilidad aérea.

Por otra parte, la experiencia ha demostrado que la vía establecida en el Código

Sustantivo de Trabajo, para regular por conducto del Gobierno Nacional las relaciones laborales contractuales propias de las tripulaciones aéreas, no ha respondido al deber ser de la ley laboral, ni ha generado las condiciones de eficiencia, versatilidad y adecuación al cambio pretendidas y esperadas.

El mundo laboral actual de los tripulantes es complejo, ya que sus jornadas laborales están por encima de la jornada máxima legal establecida, los tiempos de descanso y los tiempos libres tienen desarrollos distintos a los de cualquier trabajador colombiano, sus labores se encuentran determinadas por condiciones técnicas de seguridad aérea en donde no se hacen presentes los pilares preventivos, proactivos y reactivos que la caracterizan y que no son tenidos en cuenta, se imponen horarios distintos a los husos horarios o zonas horarias, desencadenando una desigualdad laboral con el resto de trabajadores, cuando de aplicar las normas contenidas en el Código Sustantivo del Trabajo se trata.

En el año 2004, la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, haciendo uso de sus facultades ordinarias incrementó la jornada laboral de los tripulantes de cabina de mando y de los tripulantes de cabina de pasajeros (auxiliares de vuelo), mediante la expedición de la Resolución 5400 del 31 de diciembre de 2004, desatendiendo y en absoluta contra del Decreto reglamentario 2058 de 1951. Una de las consecuencias que generó el incremento de la jornada laboral dispuesta en la discutida Resolución 5400 de 2004, fue el número de las incapacidades por grave afectación de la salud de los tripulantes de vuelo. Según el Secretario de Seguridad Aérea de la UAEAC, en respuesta a un derecho de petición, entre 2005 y 2009, el incremento de la jornada laboral sólo en la empresa Avianca-Sam aumentó a 19.500 incapacidades.

En efecto, la labor o actividad desarrollada por los tripulantes de vuelo ha sido considerada a nivel mundial por la costumbre y la interpretación jurídica como una actividad de Alto Riesgo, trabajo pesado con los calificativos de peligroso e insalubre. Labores que por su desarrollo continuo y permanente, pueden llegar a causar detrimento en la calidad de vida personal y familiar de quien las ejecuta. Por tal motivo, la regulación aplicable a esta clase de trabajadores, debe considerar especialmente los siguientes aspectos inherentes a su función[3]:

1. "Fatiga, tensión y alteración fisiológica del organismo a causa de la naturaleza de la actividad y del campo del ciclo sueño – vigilia por la operación a través de múltiples husos horarios y cambios meteorológicos o climáticos, en especial en vuelos prolongados, que afectan el ciclo circadiano o el reloj biológico. En particular, se debe considerar la medicina preventiva y salud ocupacional para el descubrimiento oportuno de enfermedades y trastornos que puedan afectar las capacidades físicas, psíquicas, cognitivas e intelectuales del trabajador tripulante, que pueden tener consecuencias sobre su rendimiento y desempeño seguros, cuando desarrolle su trabajo en la aeronave".

3. Informe de la Comisión de Trabajo y Previsión Social. República de Chile. Congreso Nacional de Chile. Senado. Boletín Nº 5.820-13. Septiembre 2008. Pág. 4 y 5.

2. “Responsabilidad directa sobre la seguridad y la vida de los pasajeros, de los demás miembros de la tripulación, al igual que de terceros en superficie”.
3. “Sistema de vida en el que mensualmente más de la mitad de su tiempo transcurre fuera de su hogar y de su familia, trayendo como consecuencia en casos de las trabajadoras tripulantes, la imposibilidad de ejercer el derecho de amamantar al hijo en el período posterior al permiso post natal”.
4. “Exigencias y controles periódicos de las aptitudes técnicas, físicas, fisiológicas y de estado de salud, lo mismo que del conocimiento especializado y siempre actual requeridos para prestar sus servicios”.

La excesiva fatiga a la que están siendo sometidos los tripulantes de vuelo, genera un inminente riesgo que podría desencadenar en eventos operacionales, incidentes o accidentes, con graves pérdidas económicas y con la consecuencia de inútiles sacrificios de vidas humanas.

5. ¿Cuál es el sustento que da origen al Proyecto?

Rta. El Proyecto de Ley es el resultado de un riguroso trabajo de recopilación y análisis de estudios científicos y de Organismos Internacionales reguladores del sector aéreo, que responden a:

- La problemática laboral que afecta las condiciones de salud y calidad de vida de las tripulaciones aéreas en el mundo y particularmente en Latinoamérica.
- Lo establecido por la Organización de Aviación Civil Internacional, Oaci, agencia de la Organización de las Naciones Unidas, en cuanto a manejo de la fatiga, jornada laboral, descansos y demás circunstancias que resultan de la prestación del servicio aéreo como tripulantes de cabina de mando y como tripulantes de cabina de pasajeros.
- 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, entre otras, así como los hallazgos, conclusiones y recomendaciones de las investigaciones adelantadas en torno a distintos siniestros aéreos en el mundo.
- El Contrato de Trabajo de las Tripulaciones Aéreas en el Derecho Comparado (Inglaterra, Europa Continental, Australia, Estados Unidos, Canadá, Chile, México, Panamá, Perú, Argentina, Brasil, Paraguay)

6. ¿Cuáles son los argumentos médicos y científicos sobre los que se sustenta el Proyecto de Ley?

Rta. Son varios los estudios adelantados por autoridades médicas y científicas, que tanto en materia de seguridad aérea como de condiciones de fisiología humana, aportan importantes conclusiones para este Proyecto de Ley. En general, los resultados de las distintas investigaciones han determinado que los seres humanos, vitales para las

operaciones aéreas, tienen capacidades y limitaciones fisiológicas que, en el caso de la labor de los tripulantes de vuelo, resultan determinantes para mantener la seguridad y la productividad en la aviación.

Información completa y detallada se encuentra en la Exposición de Motivos del Proyecto, de la cual extraemos a continuación algunos de los hallazgos más destacados:

***National Aeronautics and Space Administration*, NASA,**

Principles and Guidelines for Duty and Rest Scheduling in Commercial Aviation. (Principios y Directrices para la Programación de Actividad y Descanso en la Aviación Comercial).

- Periodo de servicio de vuelo estándar

  No debe exceeder de 10 horas. Lapsos mayores disminuyen la capacidad de acción y producen fatiga con el consecuente impacto en la seguridad de las operaciones aéreas.

- Periodo de servicio de vuelo extendido

  Un periodo de tiempo de vuelo extendido debe ser limitado a 12 horas y estar acompañado de restricciones adicionales y descansos compensatorios.

- Periodo fuera de servicio

  El primer componente crítico de un periodo fuera de servicio es la oportunidad de dormir 8 horas.

  El segundo componente es tener un tiempo libre para interrumpir el desempeño continuo requerido por las tareas.

  El tercero son las actividades que se deben realizar en el periodo fuera del servicio. Estas otras actividades incluyen el traslado hacia y desde el lugar de acomodación, los check in/out de los hoteles, alimentación, tomar un baño e higiene personal.

Organización de Aviación Civil Internacional, Oaci

Anexo 6 de la OACI

(acogido por el Gobierno colombiano)

"Para manejar la fatiga, el Estado del explotador establecerá reglamentos... estos reglamentos se basarán en principios y conocimientos científicos con la intención de asegurar que los miembros de la tripulación de vuelo se desempeñen con un nivel adecuado de estado de alerta".

NTSB, *National Transportation Safety Board*

Agencia de seguridad del transporte de Estados Unidos

La fatiga de las tripulaciones es uno de los principales factores de riesgo para las operaciones aéreas en todo el mundo.

FAA, *Federal Aviation Administration*

Entidad gubernamental responsable de la regulación de todos los aspectos de la aviación civil en los Estados Unidos.

La probabilidad de accidente se duplica cuando quien desempeña la labor excede 10 horas continuas de trabajo. Este factor se eleva 5,5 veces más cuando la jornada es mayor a 13 horas.

Universidad Nacional de Colombia

Facultad de Medicina Aeroespacial

Recopilación de estudios científicos (Revisión Narrativa) para generar un estado del arte sobre la fatiga en aviación y los múltiples factores operacionales que inciden sobre ella.

- Dependiendo de la **hora del día en que se inicie la operación aérea** habrá mayor impacto de fatiga en la tripulación. Así, cuando las operaciones aéreas se realizan durante los ritmos circadianos[4], es decir desde la puesta del sol (vuelos nocturnos), la fatiga va en aumento progresivo hasta alcanzar el pico máximo entre las 2:00 a.m. y 6:00 a.m.

4. Ritmo Circadianos, son los ritmos biológicos intrínsecos, de carácter periódico que se manifiestan con un intervalo de 24 horas. En mamíferos, el ritmo circadiano más importante es el ciclo vigilia-sueño. En los humanos, el marcapasos circadiano central o reloj biológico se encuentra en los núcleos supraquiasmáticos (NSQ) del hipotálamo anterior, que es regulado por señales externas del entorno, de los cuales el más potente es la exposición a la luz-oscuridad. La luz es percibida por la retina, que modula la síntesis de melatonina (Hormona de la oscuridad) y ayuda a sincronizar el reloj interno y la alternancia natural día-noche. Además, la luz artificial y el momento de su exposición pueden modificar el patrón de producción de la melatonina y afectar al sueño. Por otra parte, la melatonina está relacionada con otra variable biológica, la temperatura corporal, de tal forma que el pico de melatonina es simultáneo al valle de la temperatura corporal, momento que coincide con la máxima fatiga y mínima alerta.

- La industria de aviación funciona 24 horas al día por 7 días a la semana, por lo que tiene la necesidad de cubrir todos los horarios por turnos. Esto conlleva a que el trabajo con **operaciones nocturnas u operaciones diurnas de inicio de la madrugada,** tenga como consecuencia alteraciones en la calidad y la sincronización del sueño (ritmo circadiano) del individuo. Los tripulantes de vuelo también están expuestos al fenómeno **"*Jet-Lag*"**[5] **durante los viajes transmeridionales** que cruzan como mínimo 4 husos horarios. **El tiempo de vigilia y el número de horas dormidas en el día previo,** son consideradas variables con valor predictivo de fatiga.
- Hay una relación directa entre **el número de sectores realizados por el tripulante durante su jornada de trabajo y la fatiga acumulada.** La fatiga aumenta de acuerdo con la hora del día de ejecución de las diferentes fases de vuelo (carreteos, despegue, ascenso, crucero, descenso, aproximación y aterrizaje) y por ende la tripulación entra en un estado de estrés neurocognitivo.
- **La programación de descanso** es vital para proveer el tiempo de sueño que debe tener la tripulación para dormir y evitar la privación de sueño parcial. Si se hace una adecuada programación de descanso es útil para conseguir un sueño reparador y aquella disminuye la probabilidad de fatiga. Sin embargo, el tiempo de sueño reparador se ve disminuido posiblemente por el estado psicológico de "no estar en casa".

Otros documentos se refieren también a la relevancia de la fatiga para la seguridad de las operaciones aéreas:

Easa, *European Aviation Safety Agency*

La Agencia Europea de Seguridad Aérea, junto con *Moebus Aviation*, llevó a cabo un estudio llamado "Ciencia y Evaluación Médica de vuelos Tiempo Limitaciones", con el fin de establecer, desde el punto de vista médico y científico, las limitaciones al tiempo de vuelo y la jornada de trabajo de las tripulaciones.

Estas, algunas de las recomendaciones:

- Las tripulaciones de vuelo pueden cumplir un máximo de 100 horas de jornada de trabajo en 14 días consecutivos.
- Las tripulaciones pueden cumplir un máximo 900 horas de tiempo de vuelo en 12 meses calendarios consecutivos.
- La jornada de trabajo nocturno no debe exceder 10 horas.
- La jornada de trabajo debe reducirse en 30 minutos por cada sector adicional después del primero.
- Durante cada periodo de trabajo de seis horas se deben otorgar 30 minutos para tomar alimentos.

5. "*Jet-lag*" también conocido como descompensación horaria, disritmia circadiana o síndrome de los husos horarios. Es el desequilibrio producido entre el reloj interno de una persona (que marca los períodos de sueño y vigilia) y el nuevo horario que se establece al viajar a largas distancia, a través de varias regiones horarias.

- Al cumplirse jornadas de 10 a 12 horas el riesgo relativo de accidente es de más de 1,7.
- Cuando la jornada es de 13 horas o más, el riesgo relativo de accidente es 5.5 veces más alta.

Royal Aeronautical Safety

La ***Royal Aeronautical Society*** es una institución británica profesional multidisciplinaria que trabaja por la comunidad aeroespacial mundial.

Al cumplirse 12 horas de trabajo continuo, el cuerpo está en las mismas condiciones físicas producidas al exceder cuatro veces el límite de consumo de alcohol permitido para conducir vehículos.

Fundación Universitaria del Área Andina, Colombia

- El **86,7%** de los pilotos valorados refirió tener fatiga en contraste a lo encontrado en la literatura que oscila entre un 5% y un 35%.
- Más del **90%** de los encuestados tenía alteraciones que ameritan ya un cuidado y seguimiento médico: "Somnolencia diurna excesiva por encima de lo normal".

7. ¿Cuál es la regulación laboral vigente que cobija a las tripulaciones de vuelo?

Rta. Las condiciones mínimas del contrato laboral de las tripulaciones aéreas (jornada laboral, tiempos de vuelo, tiempos de descanso, vacaciones, tripulante adicional) no se encuentran en el Código Sustantivo del Trabajo, sino en los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos, RAC, – Parte 4, por disposición del mismo Código Sustantivo del Trabajo, artículo 161 – Decreto 2058 de 1951, contrario a lo que ocurre son los demás trabajadores colombianos.

En resumen, la Parte 4 del RAC dispone:

- Una jornada laboral de las tripulaciones de 12:30 a 17 horas por día.
- Una jornada laboral de las tripulaciones máximo en un mes de 190 a 200 horas, de acuerdo con el tipo de aeronave.
- Un tiempo de vuelo de 9 horas al día, 50 horas en 15 días, 90 horas al mes, y 1.000 horas al año.
- Hasta dos jornadas laborales en un mismo día.
- El cálculo de días de 24 horas continuas y no días calendario.
- No especifica disposiciones particulares para las mujeres en periodo de gestación, lactancia, ni madres cabeza de familia.

Lo dispuesto en el RAC excede la jornada laboral dispuesta en el Código Sustantivo del Trabajo para todos los colombianos.

8. ¿Cuáles son las principales diferencias que plantea el Proyecto entre la regulación actual y la nueva propuesta para tripulaciones de vuelo?

Rta. La principal innovación es la inclusión de las normas básicas que regulan la relación laboral para las tripulaciones aéreas directamente en el Código Sustantivo del Trabajo.

En consistencia con el Código, el Proyecto define las condiciones de trabajo para los tripulantes en equidad con los demás empleados colombianos y sobre la base de las características particulares de su labor como, por ejemplo, los tiempos de vuelo, el número de aterrizajes por día, el descanso de acuerdo con la jornada laboral e, incluso, con el cruce de husos horarios.

El Proyecto de Ley propone:

- Una jornada laboral de las tripulaciones de máximo 10 horas por día.
- Una jornada laboral de las tripulaciones máximo en un mes de 160 horas.
- Un tiempo de vuelo de 8 horas al día, 45 horas en 15 días, 90 horas al mes, y 900 horas al año.
- Una sola jornada laboral en un mismo día.
- El cálculo en días calendario.
- Consideraciones especiales para las mujeres en periodo de gestación, lactancia y madres cabeza de familia, de modo que se reduzca la ausencia de las madres en los hogares y con ello se disminuyan problemas de adicciones, descomposición familiar y otros problemas familiares ya identificados.

9. ¿Cuál es el contenido del Proyecto?

Rta. El Proyecto propone una adición al Código Sustantivo del Trabajo Título lll – Contrato de trabajo con determinados trabajadores-, mediante 32 artículos que recogen lo sustancial para que desde el factor humano y las condiciones laborales de las tripulaciones, se contribuya a la seguridad de las operaciones aéreas.

El Proyecto está estructurado en partes o secciones, así:

Objeto y definiciones

Que recoge e incorpora al lenguaje laboral, términos propios de la actividad aérea.

Normas especiales de orden laboral para los tripulantes

Que especifica las particularidades de la jornada laboral en términos de tiempos, límites y condiciones para que las tripulaciones desarrollen su labor en las condiciones de alerta (vida despierta y periodos de sueño profundo) que demanda su responsabilidad.

Normas especiales para la maternidad de las tripulantes

Con disposiciones especiales para que las madres cuenten con las garantías necesarias y adecuadas a la realidad laboral de las tripulantes para el óptimo desarrollo del periodo de gestación y para la asistencia de sus bebés durante un tiempo prudente (lactancia).

Disposiciones particulares para los contratos laborales en trabajos aéreos especiales

Donde se especifican las normas que aplican a tripulantes de aquellas actividades aéreas prestadas en aviones y helicópteros debidamente acondicionados. Hacen parte de esta categoría las siguientes: aviación agrícola, aerofotografía, aerofotogrametría, geología, geofísica, búsqueda y rescate, ambulancia aérea, construcción, magnetometría, sísmica terrestre y marítima, apoyo a operaciones sismográficas terrestres y marítimas, trabajos con carga externa con eslinga larga y corta, redes eléctricas, publicidad aérea y las demás que definan las normas técnicas expedidas por la autoridad competente.

Otras disposiciones

Que regula lo pertinente a limitación al alcance del contrato de trabajo, control de la exposición a la radiación ionizante y vigencia de la ley.

10. ¿Existen regulaciones laborales similares para tripulaciones en otros países?

Rta. Sí. En 2014, el accidente del Vuelo 3407 de Continental Airlines operado por Colgan Air, en el que murieron 50 personas, condujo a estudios, hallazgos y recomendaciones importantes en cuanto a la fatiga de las tripulaciones de vuelo.

A partir de estos resultados, el Gobierno de los Estados Unidos modificó la Ley Federal de Aviación con la que se establecen condiciones laborales adecuadas para reducir la fatiga en las tripulaciones aéreas. De esto se ocupa el Proyecto de ley.

Inglaterra, Australia, Canadá, la Unión Europea y, recientemente, Brasil, son algunos de los que han seguido el ejemplo de Estados Unidos, legislando las condiciones mínimas laborales de las tripulaciones, bajo la premisa de dotar a las operaciones de más y mejores estándares que contribuyan a la seguridad aérea. Con ello además han relevado de esta facultad a los órganos administrativos del Estado a cargo de la operación aeronáutica para que solo entren a regular aspectos de contenido eminentemente técnico.

11. ¿Qué impacto tiene el Proyecto en el sector aeronáutico?

Rta. El impacto del Proyecto en el sector aeronáutico es altísimo, pues está orientado a lo esencial del servicio que presta: la Seguridad en cada una de las operaciones y la vida de los viajeros.

12. ¿Cuál es el costo o el impacto financiero que tendrá lo expuesto en el Proyecto de ley en las empresas operadoras de Colombia?

Rta. Hoy, en promedio 7 pilotos realizan el trabajo de 10.

Así, al contratar los pilotos adicionales las empresas tendrían un incremento en el concepto “costo laboral” de entre 1,89% y 2,31%.

13. ¿Se beneficia de algún modo el país con este Proyecto?

Rta. Absolutamente. El Proyecto permitirá contar con las garantías laborales necesarias para contribuir desde el factor humano a la seguridad de las operaciones aéreas. Esto, por supuesto, se traduce en la sostenibilidad y crecimiento del sector, así como en las condiciones de competitividad que exigen los mercados y los tratados de libre comercio que ha establecido Colombia con distintos países.

14. ¿Quiénes se benefician con el Proyecto?

Rta. Sin duda, el Proyecto beneficiará a toda la comunidad viajante: usuarios, operadores y trabajadores:

- Usuarios, alrededor de 40 millones de personas que confían su vida a las condiciones de seguridad que suponen tanto los operadores como la industria.
- Operadores, empresas de transporte aéreo regular y no regular, quienes contarán con un marco fundamental para la regulación del contrato de trabajo y las relaciones laborales, sustento para la seguridad de las operaciones aéreas, para las condiciones de clima laboral y salud ocupacional, y para la sostenibilidad y crecimiento de las empresas y el sector aéreo, motor de la economía nacional.
- Trabajadores – todas los tripulantes de vuelo de aviación regular y no regular (servicios aéreos especiales) – quienes contarán por primera vez con condiciones de equidad laboral y estarán cobijados por el Código Sustantivo del Trabajo. Pero más importante aún, contarán con las limitaciones y condiciones de trabajo necesarias para mantener su estado de alerta, su desempeño y una mejor calidad de vida.

OBJETO Y DEFINICIONES

Artículo 1º
Adiciónese un capítulo al Título lll del Código Sustantivo del Trabajo que regula el contrato de trabajo con determinados trabajadores. Este capítulo quedará codificado en el Código como Capítulo VII.

Artículo 2º. Aplicación
Las normas de la presente sección se aplicarán a los todos los trabajadores que ejerzan como tripulantes en empresas colombianas y en empresas establecidas en Colombia.

De igual forma se aplicarán en lo que sea pertinente a las tripulaciones que presten servicios en trabajos aéreos especiales e instrucción aérea.

Artículo 3º. Definiciones
Sin perjuicio de lo que dispongan otras normas, para los efectos de esta ley se entenderá por:

1. **Itinerario de Trabajo.** Es el instrumento de planificación de las jornadas en turnos de trabajo de los tripulantes de vuelo durante un mes calendario. El itinerario debe definir el tiempo programado que en ningún caso debe exceder ni los límites de tiempo de vuelo ni en su sumatoria el tiempo de la jornada de trabajo. En los casos de vuelos no publicados en los itinerarios, se considera como tiempo programado para estos, el previsto en el respectivo plan de vuelo más de veinte (20) minutos.
2. **Jornada de Trabajo.** Es todo el tiempo del tripulante a disposición de la empresa en actividades directamente relacionadas con la operación o cualquiera exigida por ésta, bien sea en vuelo o en tierra, en calidad de efectivo, de reserva o como disponible. Hacen parte de la jornada de trabajo, la jornada de trabajo en vuelo y la jornada de trabajo en tierra. Esta prestación origina un descanso obligatorio para el tripulante antes de iniciar una nueva jornada de trabajo.

   2.1. Jornada de Trabajo en Vuelo. Es el tiempo diario dedicado por la tripulación a la preparación, a la prestación de servicios para el vuelo y a su finalización operativa y administrativa, bien sea para operaciones de itinerario o para vuelos de prueba, así como para las pruebas de mantenimiento en vuelo.

   2.2. Jornada de Trabajo en Tierra. Es el tiempo de un tripulante cuando desempeña

funciones relativas a la realización de un vuelo, reserva de vuelo, escuela de operaciones, entrenador, simulador de vuelo, entrenamiento de vuelo e instrucción de escuela de tierra, mantenimiento, inspección de aeronaves, pruebas y todas las demás actividades y tareas realizadas a disponibilidad de la empresa. Igualmente constituyen parte de la jornada de trabajo en tierra las prácticas periódicas de evacuación en tierra y en agua, y los cursos y tareas presenciales o virtuales que programe la autoridad aeronáutica y/o el empleador.

3. **Tiempo de Descanso.** Es el tiempo necesario después de una jornada de trabajo para recuperarse de la fatiga producida de la actividad laboral, precaver la Seguridad Aérea y prevenir condiciones de fatiga acumulativa. Durante el tiempo de descanso los tripulantes estarán libres de toda subordinación y el empleador se abstendrá de interrumpirlo. El tiempo de descanso se regulará según la duración de la jornada de trabajo.
4. **Tiempo de Vuelo.** Es el tiempo dentro de la Jornada de Trabajo en Vuelo que transcurre desde el momento en que la aeronave cierra sus puertas con el propósito de despegar, hasta que se detiene el sistema propulsor y la puerta principal de la aeronave haya sido abierta.

   En el caso de tripulantes de helicópteros el tiempo de vuelo termina en el momento en que se detienen completamente la planta motriz y los rotores al finalizar el vuelo.

   En caso de aterrizaje forzoso se considerará que el vuelo continúa hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes a bordo.
5. **Sector:** Es la porción de una asignación de vuelo, comprendida entre un despegue y el siguiente aterrizaje.
6. **Tiempo Libre.** Es el periodo que tiene el tripulante libre de toda subordinación.
7. **Tripulación.** Es todo el personal de vuelo a bordo de la aeronave, especializado, contratado directamente por la empresa a la que presta sus servicios, y que posea la respectiva licencia de la autoridad aeronáutica colombiana, a quien se le asignan obligaciones para la operación segura de la aeronave.

   7.1. Tripulación de Vuelo. Es el grupo integrado por los tripulantes de cabina de mando y los tripulantes de cabina de pasajeros.

   7.1.1. Tripulación de Cabina de Mando. Es la tripulación que presta servicios esenciales para la operación de la aeronave, durante el vuelo, esto es, los pilotos, copilotos, instructores, navegantes, ingenieros de vuelo y radio-operadores.

   7.1.2. Tripulación de Cabina de Pasajeros. Es la integrada por aquellos miembros de la tripulación que prestan servicios esenciales para la seguridad de la comunidad viajante. De ella hacen parte los auxiliares de servicios a bordo.

   7.2. Tripulación Mínima. Es la determinada por el certificado tipo de la aeronave y que consta en los manuales de operaciones aprobados por la autoridad aeronáutica.

7.3. Tripulación Sencilla. Es aquella que de acuerdo con el certificado tipo de la aeronave está integrada como mínimo por un piloto y un copiloto, y cuando se requiera, un ingeniero de vuelo y un navegante.

7.4. Tripulación Múltiple de Relevo. Es el número adicional de tripulantes que deben estar abordo cuando la establecida no sea suficiente para llegar al destino en los vuelos continentales e intercontinentales, con el fin de permitir relevos durante el vuelo y asegurar que ningún tripulante exceda la jornada de trabajo de vuelo, ni el máximo tiempo de vuelo.

7.5. Tripulante Adicional. Es el tripulante que por disposición de la empresa se traslada en una aeronave de la misma o de otra empresa, de una localidad a otra, en cumplimiento de su jornada de trabajo, con el fin de prestar posteriormente servicios como tripulante efectivo, o para regresar a su base o para desempeñar una asignación de la escuela de operaciones, escuela de tierra, entrenamiento en simulador de vuelo o entrenamiento de vuelo.

7.6. Otros Tripulantes. Son todos aquellos trabajadores que para un determinado vuelo se requieran en condición de tripulante observador, técnico de mantenimiento o despachador a bordo de la aeronave y demás personal que cumpla labores o funciones durante el desarrollo del vuelo.

8. **Tripulante Aclimatado.** Es aquel cuyo estado fisiológico y psicológico se encuentra adaptado a las condiciones locales en lo que concierne a la diferencia entre la hora local de la ciudad donde finaliza su jornada y la hora local donde inicia su jornada, en el marco de unos requerimientos previamente establecidos.
9. **Trabajos Aéreos Especiales.** Son aquellas actividades aéreas prestadas en aviones y helicópteros debidamente acondicionados. Hace parte de esta categoría las siguientes: aviación agrícola, aerofotografía, aerofotogrametría, geología, geofísica, búsqueda y rescate, ambulancia aérea, construcción, magnetometría, sísmica terrestre y marítima, apoyo a operaciones sismográficas terrestres y marítimas, trabajos con carga externa con eslinga larga y corta, redes eléctricas, publicidad aérea y las demás que definan las normas técnicas expedidas por la autoridad competente.

NORMAS ESPECIALES DE ORDEN LABORAL PARA LOS TRIPULANTES

Artículo 4º. Jornada de Trabajo

La duración de la jornada máxima legal ordinaria de trabajo de los tripulantes es de ocho (8) horas diarias; las horas adicionales se consideran horas extras. El tiempo que utilice el tripulante por cualquier medio de transporte a un lugar de trabajo diferente al de su residencia, dispuesto por la empresa contratante, se computará como jornada de trabajo. La autoridad aeronáutica, por razones de Seguridad Aérea, podrá establecer una jornada menor.

Ningún tripulante puede tener más de una jornada en vuelo en el mismo día calendario, ni el tiempo de vuelo puede exceder de ocho (8) horas continuas o discontinuas en cumplimiento de sus obligaciones para la operación de la aeronave dentro de la jornada de trabajo. El comandante de la aeronave distribuirá los periodos de descansos y asignará las estaciones auxiliares o Jump Seats.

La sumatoria de la jornada de trabajo en vuelo y en tierra está limitada por los siguientes máximos:

1. La jornada de trabajo máxima semanal de las tripulaciones es de cincuenta (50) horas.
2. La jornada de trabajo máxima quincenal de las tripulaciones es de cien (100) horas.
3. La jornada de trabajo máxima mensual de las tripulaciones es de ciento sesenta (160) horas.
4. La jornada de trabajo máxima anual de las tripulaciones es de mil setecientas sesenta (1.760) horas.

Parágrafo 1º. El parágrafo del artículo 161 de este Código se cumplirá estrictamente en el caso de la jornada de trabajo de las tripulaciones.

Parágrafo 2º. Cuando un trabajador se encuentre en cualquiera de las condiciones de tripulante definidas en el artículo tercero de esta Ley, se entiende que está prestando personalmente el servicio dentro de su jornada de trabajo.

Parágrafo 3º. Cuando por disposición del empleador o por eventualidades de orden aeronáutico u operativo, el tripulante deba trasladarse de un lugar a otro con el fin de cumplir con sus funciones, este tiempo se cuenta como parte de la jornada de trabajo.

Artículo 5º. Computo del Tiempo

Cuando se haga referencia a la jornada de trabajo de los tripulantes, el día, la semana, la quincena, el mes y el año se contabilizan de acuerdo con el calendario. El trimestre se refiere a noventa (90) días consecutivos. Para la medida del tiempo se empleara la hora local colombiana.

Artículo 6º. Limite a la Programación de Vuelos

A un tripulante no se le podrán programar vuelos con intervalos de más de tres (3) horas entre la llegada y la salida de cada uno de ellos. Pasadas las tres (3) horas, quedará relevado de sus funciones e iniciará su tiempo de descanso. Esta disposición no es aplicable en el caso de los tripulantes de empresas de servicios aéreos no regulares y a los tripulantes de helicóptero.

Artículo 7º. Jornadas de Trabajo Continuas

El tripulante de avión realizará máximo cinco (5) jornadas de trabajo en cinco (5) días consecutivos, tras lo cual debe descansar un (1) día calendario o iniciar un periodo de tiempo libre.

El máximo de vuelos consecutivos es de tres (3) cuando la jornada de trabajo se inicia antes de las 07:00. El máximo de vuelos consecutivos es de dos (2) cuando la jornada de trabajo se inicia después de las 18:00.

El tripulante de helicóptero realizará máximo quince (15) jornadas de trabajo en asignación continua en quince (15) días ininterrumpidos y continuos, debiendo descansar quince (15) días calendario y continuos.

El tripulante de aviación agrícola de ala fija y/o rotatoria realizará máximo diecinueve (19) jornadas de trabajo en asignación continua en diecinueve (19) días ininterrumpidos y continuos, debiendo descansar once (11) días calendario y continuos.

Artículo 8º. Inicio y Finalización de la Jornada de Trabajo

La jornada de trabajo de los tripulantes de avión empieza a contarse una hora y media (01:30) antes de los vuelos continentales e intercontinentales y una (1) hora antes de los vuelos nacionales. La jornada de trabajo de las tripulaciones termina treinta (30) minutos después de la apertura de las puertas al finalizar el último vuelo.

La jornada de trabajo de los tripulantes de helicóptero empieza a contarse una hora y media (01:30) antes de los vuelos continentales y una (1) hora antes de los vuelos nacionales. La jornada de trabajo termina treinta (30) minutos después que se detienen completamente la planta motriz y los rotores, y se abren las puertas al finalizar el último vuelo.

Artículo 9º. Límite Diario a la Jornada de Trabajo en Vuelo y al Tiempo de Vuelo

1. Las tripulaciones de vuelo que trabajen como tripulación mínima o como tripulación sencilla, atenderán las siguientes relaciones entre jornada máxima de trabajo en vuelo y tiempo máximo de vuelo, teniendo en cuenta los criterios de hora de presentación, sectores definidos en el artículo 3° de estas normas especiales, jornada máxima ordinaria de trabajo y trabajo suplementario u horas extras así:

Hora de presentación	1 y 2 Sectores	3 Sectores	4 Sectores	5 Sectores	6 Sectores	7 Sectores
	Jornada de trabajo en vuelo (JTV) **Tiempo de vuelo (TV)**	**Jornada de trabajo en vuelo (JTV)** **Tiempo de vuelo (TV)**	**Jornada de trabajo en vuelo (JTV)** **Tiempo de vuelo (TV)**	**Jornada de trabajo en vuelo (JTV)** **Tiempo de vuelo (TV)**	**Jornada de trabajo en vuelo (JTV)** **Tiempo de vuelo (TV)**	**Jornada de trabajo en vuelo (JTV)** **Tiempo de vuelo (TV)**
06:00 - 06:59	A máximo 10 horas JTV / máximo 8 horas TV	A máximo 10 horas JTV / máximo 8 horas TV	A máximo 10 horas JTV / máximo 8 horas TV	A máximo 9 horas JTV / máximo 8 horas TV	A máximo 9 horas JTV / máximo 8 horas TV	A máximo 9 horas JTV / máximo 8 horas TV
07:00 - 08:59	A máximo 10 horas JTV / máximo 8 horas TV	A máximo 10 horas JTV / máximo 8 horas TV	A máximo 10 horas JTV / máximo 8 horas TV	A máximo 10 horas JTV / máximo 8 horas TV	A máximo 10 horas JTV / máximo 8 horas TV	A máximo 9 horas JTV / máximo 8 horas TV
09:00 - 10:59	A máximo 10 horas JTV / máximo 8 horas TV	A máximo 10 horas JTV / máximo 8 horas TV	A máximo 10 horas JTV / máximo 8 horas TV	A máximo 10 horas JTV / máximo 8 horas TV	A máximo 10 horas JTV / máximo 8 horas TV	A máximo 10 horas JTV / máximo 8 horas TV
11:00 - 13:59	A máximo 10 horas JTV / máximo 8 horas TV	A máximo 10 horas JTV / máximo 8 horas TV	A máximo 10 horas JTV / máximo 8 horas TV	A máximo 10 horas JTV / máximo 8 horas TV	A máximo 10 horas JTV / máximo 8 horas TV	A máximo 10 horas JTV / máximo 8 horas TV
14:00 - 14:59	A máximo 10 horas JTV / máximo 8 horas TV	A máximo 10 horas JTV / máximo 8 horas TV	A máximo 10 horas JTV / máximo 8 horas TV	A máximo 10 horas JTV / máximo 8 horas TV	A máximo 10 horas JTV / máximo 8 horas TV	A máximo 9 horas JTV / máximo 8 horas TV
15:00 - 15:59	A máximo 10 horas JTV / máximo 8 horas TV	A máximo 10 horas JTV / máximo 8 horas TV	A máximo 10 horas JTV / máximo 8 horas TV	A máximo 10 horas JTV / máximo 8 horas TV	A máximo 9 horas JTV / máximo 8 horas TV	A máximo 9 horas JTV / máximo 8 horas TV
16:00 - 22:59	A máximo 10 horas JTV / máximo 8 horas TV	A máximo 9 horas JTV / máximo 8 horas TV	A máximo 9 horas JTV / máximo 8 horas TV	A máximo 9 horas JTV / máximo 8 horas TV	A máximo 8 horas JTV / máximo 7 horas TV	A máximo 8 horas JTV / máximo 7 horas TV
23:00 - 05:59	A máximo 10 horas JTV / máximo 8 horas TV	A máximo 9 horas JTV / máximo 8 horas TV	A máximo 9 horas JTV / máximo 8 horas TV	A máximo 8 horas JTV / máximo 7 horas TV	A máximo 8 horas JTV / máximo 7 horas TV	A máximo 8 horas JTV / máximo 7 horas TV

Parágrafo 1º. Las tripulaciones de empresas de aviación regular tanto de pasajeros como de carga atenderán un máximo de cinco (5) sectores por jornada de trabajo en vuelo, con un tiempo entre uno y otro sector de cuarenta y cinco (45) minutos sin cambio de avión y de una (1) hora cuando haya cambio de avión, limitándose éste a un máximo de dos (2) cambios en una jornada laboral. En cualquier caso, el tiempo mínimo que tendrá la tripulación para preparar su avión será de treinta y cinco (35) minutos contados a partir del momento en que ésta ingresa a la aeronave.

2. Las tripulaciones de vuelo de aviones operados con un (1) piloto y de helicóptero operados con uno (1) o con dos (2) pilotos, atenderán las siguientes relaciones entre jornada máxima de trabajo en vuelo y tiempo máximo de vuelo, teniendo en cuenta los criterios de hora de presentación, equipos, jornada máxima ordinaria de trabajo y trabajo suplementario u horas extras así:

Equipo / Hora de presentación	Aviones con un (1) piloto	Helicóptero operado con un (1) piloto	Helicóptero operado con dos (2) pilotos
	Jornada de trabajo en vuelo (JTV) Tiempo de vuelo (TV)	Jornada de trabajo en vuelo (JTV) Tiempo de vuelo (TV)	Jornada de trabajo en vuelo (JTV) Tiempo de vuelo (TV)
» Diurno 6:00am – 5:59pm) » Nocturno (6:00 pm – 5:59am	» A máximo 9 horas JTV diurno/ máximo 7 horas TV diurno » A máximo 8 horas JTV nocturno/ máximo 6 horas TV nocturno » A máximo 8.5 horas JTV mixto diurno-nocturno / 6.5 TV horas mixto diurno-nocturno	» A máximo 9 horas JTV diurno/ máximo 6 horas TV diurno » A máximo 8 horas JTV nocturno/ máximo 5 horas TV nocturno » A máximo 8.5 horas JTV mixto diurno-nocturno / 5.5 TV horas mixto diurno-nocturno	» A máximo 10 horas JTV diurno/ máximo 8 horas TV diurno » A máximo 8 horas JTV nocturno/ máximo 7 horas TV nocturno » A máximo 9 horas JTV mixto diurno-nocturno / 7.5 TV horas mixto diurno-nocturno

Parágrafo 2°. No obstante lo dispuesto de modo general en este artículo, excepcionalmente, en caso de actividades de búsqueda, rescate y salvamento o con el fin de proporcionar socorro con ocasión de calamidad pública, el tiempo de vuelo podrá ampliar la jornada de trabajo cumplida en vuelo a criterio del Comandante de la aeronave.

Parágrafo 3°. En la jornada para un vuelo de prueba se aplicarán las siguientes reglas:

1. El vuelo de prueba, podrá disponer hasta un máximo de cuatro (4) horas de la jornada de trabajo y el tiempo de vuelo de los tripulantes.

2. Sí el vuelo de prueba no es superior a dos (2) horas, la tripulación podrá ser programada para vuelo, siempre y cuando no sean sobrepasadas las horas que restan para cumplir la jornada de trabajo y el tiempo de vuelo correspondientes al día calendario.

Artículo 10º. Otros límites al Tiempo de Vuelo

Teniendo en cuenta las características de los equipos de vuelo, se establecen las siguientes limitaciones a los tiempos de vuelo durante las jornadas de trabajo correspondientes a una semana, quincena, mes, trimestre y año:

Equipo / Tiempo	Jet y turbohélices de cuatro (4) motores	Helicóptero operados con un (1) piloto	Helicóptero operados con dos (2) pilotos	Monomotores operados con un (1) piloto	Otras aeronaves
Semanal	30	30	30	30	30
Quincenal	45	45	45	45	45
Mensual	90	75	75	85	90
Trimestral	230	230	230	230	230
Anual	900	800	800	800	900

Artículo 11º. Jornada de Trabajo en Tierra como Reserva de Vuelo

Las tripulaciones de vuelo están obligadas a encontrarse en calidad de reserva para cumplir una jornada de trabajo en vuelo, con el fin de reemplazar a otro miembro de la tripulación ya designado o en otros casos que la operación lo requiera. El tiempo en condición de reserva está limitado a un máximo de ocho (8) horas, y la empresa deberá notificar al tripulante sobre su designación, al menos con 45 minutos de anticipación a la hora en que éste sea requerido en el aeropuerto.

La jornada de trabajo como reserva de vuelo se prestará en el lugar de residencia del tripulante o en el aeropuerto de la base de residencia, en cuyo caso, el empleador está obligado a contar con instalaciones apropiadas y con facilidades para el reposo horizontal de las tripulaciones que cumplen la jornada de trabajo como reserva de vuelo.

El empleador podrá programar a cada tripulante hasta siete (7) jornadas de trabajo en tierra como reserva de vuelo en un mes calendario.

Parágrafo. El empleador se abstendrá de asignar a un tripulante una jornada de trabajo como reserva de vuelo que resulte consecutiva con otra en tierra, a programársela dentro de su tiempo de descanso y a asignarlo en calidad de reserva después de realizar un vuelo.

Artículo 12º. Itinerario de Trabajo

El empleador está obligado a enviar mensualmente a los tripulantes y a la autoridad aeronáutica el itinerario, mínimo cinco (5) días hábiles antes de iniciar su ejecución. Dicho itinerario entrará en vigencia el primer día del mes programado. Este debe discriminar las horas de trabajo en tierra y en vuelo, e incluir el tiempo programado. Una vez fijado, la variación de este itinerario sólo podrá ocurrir si hay consentimiento y aceptación expresa del tripulante.

Artículo 13º. Jornada de Trabajo como Tripulante Adicional

La jornada de trabajo en calidad de tripulante adicional es la misma que se asigna a la tripulación en calidad de efectivo y será remunerada en igual forma.

Artículo 14º. Requerimientos de la Jornada de Trabajo de la Tripulación Múltiple de Relevo

De acuerdo con las tablas adoptadas en el artículo 15 de la presente ley y las demás requerimientos dispuestos en este artículo, la jornada laboral de la tripulación múltiple de relevo estará determinada por la hora en que inicia la prestación de sus servicios, por los criterios que definen la condición de tripulante aclimatado o no aclimatado, y por las acomodaciones ofrecidas para el descanso a bordo.

Parágrafo 1º. Son criterios para que un tripulante se considere aclimatado:

1. Cuando ha descansado mínimo treinta y seis (36) horas ininterrumpidas en su base de residencia libre de cualquier obligación con la empresa antes de iniciar el vuelo.

2. Cuando la diferencia horaria entre la hora local del lugar de inicio de la jornada y la hora local del lugar donde termina la jornada es menor a dos (2) horas.

3. Cuando la diferencia horaria entre la hora local del lugar de inicio de la jornada y la hora local del lugar donde termina la jornada es mayor a dos (2) horas y el reposo fue superior a treinta y seis (36) horas.

4. Cuando se ha tenido el reposo mínimo previsto en el artículo 21° de este Capítulo.

Parágrafo 2º. Debe estar asegurado el descanso abordo para la tripulación durante el tiempo de vuelo. Para ello, se garantizará la acomodación de cada tripulante, según las categorías siguientes:

Categoría Uno (1): Acomodaciones adecuadas para el descanso horizontal de los tripulantes en compartimientos aislados del contacto con los pasajeros. Con puertas y paredes que generen ausencia de ruidos y de luminosidad provenientes de la cabina de pasajeros y les brinden total privacidad.

Categoría Dos (2): Acomodación similar a la de clase ejecutiva de pasajeros, con asiento fuera de la cabina de mando y separado de las sillas de los pasajeros, mínimo por una cortina oscura. La silla destinada a los descansos de los tripulantes no podrá estar localizada en la misma hilera de las sillas destinadas a los pasajeros, o cerca a los baños o áreas de servicio con manejo de alimentos. Tendrá las siguientes medidas:

a) Mínimo 45° de reclinación en el eje vertical;

b) Un largo mínimo de 140 cm (55 pulgadas);

c) Distancia entre sillas de mínimo de 51 cm (20 pulgadas);

d) Soporte para descanso de piernas y pies.

Categoría Tres (3): Acomodación con asiento fuera de la cabina de mando y separado

de las sillas de los pasajeros, mínimo por una cortina oscura. La silla destinada al descanso de los tripulantes deberá poseer obligatoriamente una reclinación mínima de 30° en relación al eje vertical, soporte para el descanso de piernas y pies y no podrá estar localizada cerca de los baños o áreas de servicio con manejo de alimentos.

Parágrafo 3°. Cuando un tripulante ya haya iniciado la prestación de su servicio en un vuelo nacional o continental, no podrá serle ésta modificada para cumplir una jornada como tripulación múltiple de relevo.

Artículo 15º Límites a la Jornada de Trabajo de Tripulación Múltiple de Relevo

Los siguientes límites a la jornada y a las horas de vuelo se aplican a la tripulación múltiple de relevo, tanto de cabina de mando como de pasajeros, aclimatadas y no aclimatadas, según se especifica en cada tabla.

Tripulación Aclimatada

Hora de Presentación	Equipos operados con 3 pilotos Jornada laboral / Horas de Vuelo		
	Categoría 1	Categoría 2	Categoría 3
07:00 – 08:59	15.5 / 13.5	14.5 / 12.5	13.5 / 11.5
09:00 – 10:59	16 / 14	15.5 / 13.5	15 / 13
11:00 – 13:59	15.5 / 13.5	15 / 13	13.5 / 11.5
14:00 – 15:59	15 / 13	13.5 / 11.5	12 / 10
16:00 – 06:59	14 / 12	12.5 / 10.5	11 / 9

Tripulación Aclimatada

Hora de Presentación	Equipos operados con 4 pilotos Jornada laboral / Horas de Vuelo	
	Categoría 1	Categoría 2
07:00 – 08:59	17.5 / 15.5	16 / 14
09:00 – 10:59	18 / 16	17 / 15
11:00 – 13:59	17.5 / 15.5	16 / 14
14:00 – 15:59	16.5 / 14.5	15 / 13
16:00 – 06:59	16.5 / 14	13.5 / 11.5

Tripulación No Aclimatada

Tiempo de descanso antes del inicio de la Jornada	Equipos operados con 3 pilotos Jornada laboral / Horas de Vuelo		
	Categoría 1	Categoría 2	Categoría 3
< 30 horas	14 / 12	12.5 / 10.5	11 / 9
> 30 horas	15 / 13	13.5 / 11.5	13 / 11

Tripulación No Aclimatada

Tiempo de descanso antes del inicio de la Jornada	Equipos operados con 4 pilotos Jornada laboral / Horas de Vuelo	
	Categoría 1	Categoría 2
< 30 horas	16.5 / 14.5	13.5 / 11.5
> 30 horas	16.5 / 14.5	15 / 13

Artículo 16º. Capacitación y Entrenamiento

Es obligación del empleador asumir los costos que se generen por causa y con ocasión del entrenamiento que exija la autoridad aeronáutica para el tripulante. Estos gastos deberán ser asumidos por el empleador, tanto para la formación específica que se brinde en la etapa de selección, como durante toda la vinculación laboral del tripulante. En ningún caso el empleador puede imputarle dicho costo al tripulante.

El empleador está obligado a planificar, dentro de los itinerarios de trabajo mensuales, los tiempos necesarios para que cada tripulante cumpla con los requerimientos de capacitación y entrenamiento periódico presencial o virtual que le permitan mantener su licencia de vuelo vigente.

Artículo 17º. Jornada de Trabajo en Tierra para Escuela de Operaciones o Escuela de Tierra.

El tiempo total de las jornadas en tierra para la capacitación y entrenamiento de los tripulantes, a través de Escuela de Operaciones, de Escuela de Tierra o estrategias formativas semejantes, no podrá exceder de siete (7) horas y serán programadas en los días hábiles del mes calendario.

Artículo 18º. Jornada de Trabajo en Tierra para Entrenador, Simulador de Vuelo y Equipos Semejantes.

La jornada de trabajo en tierra de los tripulantes para capacitación en entrenador, simulador de vuelo y, en general, equipos semejantes se desarrollará de acuerdo con las siguientes reglas y tiempos así:

1. Cuando se programe en un mismo día calendario una jornada de trabajo en tierra con varias asignaciones tales como escuela de operaciones, entrenamiento de vuelo, entrenador, simulador de vuelo o semejantes, el entrenamiento de vuelo no podrá ser la última asignación.
2. La formación y habilitación en entrenador o simulador de vuelo que no sea chequeo o entrenamiento en equipos, debe ser programado en períodos diferentes a las jornadas en vuelo y de reserva de vuelo.

3. La jornada para entrenador, simulador de vuelo y entrenamiento de vuelo para los tripulantes, no podrá exceder de cuatro (4) horas.
4. Las horas de vuelo de las jornadas de simulador de vuelo se computarán dentro del límite de noventa (90) horas mensuales dispuestas en el artículo 10° de este capítulo.

Artículo 19º. Jornada de Trabajo en la Instrucción Aérea

La duración de la jornada de trabajo de los instructores de vuelo será de ocho (8) horas diarias, las horas adicionales se consideran horas extras. Cuando el instructor de vuelo cumpla una jornada en tierra para capacitación y entrenamiento de tripulantes, destinará siete (7) horas de su jornada de trabajo al cumplimiento de estas funciones formativas, a través de una de las siguientes opciones:

1. Un máximo de cuatro (4) horas para servicios de instrucción en simulador, entrenador y equipos semejantes, más tres (3) horas de instrucción en escuela de tierra.
2. Un máximo de cinco (5) horas de vuelo cuando se trate de servicios de instrucción de maniobras en vuelo, cumpliéndose las demás en instrucción en tierra hasta completar las siete (7) horas de funciones formativas.
3. Un máximo de seis (6) horas para instrucción de navegación en crucero y las demás cumplidas en tierra hasta completar las siete (7) horas de funciones formativas.
4. Un máximo de dos (2) horas de vuelo para instrucción de vuelo nocturno y las demás cumplidas en tierra hasta completar las siete (7) horas de funciones formativas.

Artículo 20º. Tiempo de Descanso

El tiempo de descanso de las tripulaciones de avión se cuenta de acuerdo con lo dispuesto en el inciso primero del artículo 8° de este capítulo; durante el mismo, el tripulante no podrá asumir ninguna asignación en tierra o en vuelo. El tiempo de descanso es de catorce (14) horas o el doble de las horas voladas, lo que sea mayor, más una (1) hora por cada huso horario cruzado hacia el destino.

Parágrafo 1º. El tiempo efectivo de descanso resulta de descontar dos (2) horas de las horas de descanso dispuestas en este artículo. Durante el tiempo efectivo de descanso, el tripulante estará en su residencia habitual u hospedado. El hospedaje se inicia desde el momento de chequeo en el hotel y termina con la salida del mismo al culminar el tiempo de descanso. Este tiempo deberá garantizarse, de tal modo que no podrá ser objeto de interrupción alguna por parte del empleador.

Parágrafo 2º. Para los tripulantes de helicópteros, el descanso es de doce (12) horas, contadas a partir de la terminación de su jornada de trabajo, según lo dispone el inciso segundo del artículo 8° de este capítulo.

Artículo 21º. Reglas de Descanso para la Tripulación Sencilla y Múltiple de Relevo

El tiempo de descanso para la tripulación sencilla y para la múltiple de revelo en la base de residencia, cuando éste haya cruzado tres (3) o más husos horarios, se regulará de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 20° anterior, más dos (2) horas por cada huso horario cruzado.

La programación de un tripulante de acuerdo con las tablas de tripulación aclimatada dispuestas para la jornada de trabajo en el artículo 15° de este capítulo, se podrá realizar si el tiempo de descanso del tripulante ha respetado el período de aclimatación determinado en la siguiente tabla:

Número de diferencias horarios entre la hora local de inicio y la hora local en la que termina la jornada	Período de aclimatación	
	Oeste	Este
2 husos horarios	24 horas	30 horas
3 husos horarios	36 horas	45 horas
4 husos horarios	48 horas	60 horas
5 husos horarios	48 horas	60 horas
6 husos horarios	48 horas	60 horas
7 husos horarios	72 horas	90 horas
8 husos horarios	72 horas	90 horas
9 husos horarios	72 horas	90 horas
10 o más husos horarios	96 horas	120 horas

Artículo 22º. Intervalos de Descanso después de un Aterrizaje

Todo tripulante de vuelo tiene derecho a diez (10) minutos liberados de toda función en tierra entre cada aterrizaje y cada despegue.

Este tiempo se descuenta del total del tiempo de tránsito entre vuelos y del cambio de aeronave, cuando aplique, razón por la cual las empresas operadoras deben incluir estos tiempos en la programación y en el diseño de los itinerarios, de modo que no se afecten ni la jornada laboral de las tripulaciones ni los estándares y calidad de servicio a los usuarios.

Artículo 23º. Tiempo de Alimentación

Dentro de cada jornada en vuelo el empleador debe garantizar que los tripulantes dispongan de al menos sesenta (60) minutos en tierra para la respectiva alimentación. El empleador programará este tiempo en los itinerarios correspondientes. En lo demás, se aplicará lo dispuesto en el artículo 167 de este Código.

Artículo 24º. Descanso Periódico y Compensatorios

Los tripulantes tendrán un descanso mínimo de tres (3) días en cada mes calendario. Este descanso debe proporcionarse bien sea los días viernes, sábado y domingo o sábado, domingo y lunes.

Siempre que los itinerarios de trabajo impliquen la prestación de servicios durante días feriados, el empleador otorgará los respectivos compensatorios adicionales al

tripulante dentro de los siguientes treinta (30) días, pudiendo, de todos modos acordarse su compensación en dinero, en cuyo caso se aplicará un recargo no inferior al señalado en el artículo 179 numeral 1 de este Código.

Artículo 25º. Días Libres

Todo tripulante de avión tendrá derecho a once (11) días calendario cada mes distribuidos en el itinerario y en cada quincena del mismo mes, en períodos mínimos de dos (2) días consecutivos. Estos días serán libres de toda subordinación y se disfrutarán en su base de residencia. La variación de estos periodos sólo se puede llevar a cabo con el consentimiento expreso del tripulante. En caso de disfrute de vacaciones, estos días libres serán proporcionales al número de días faltantes para cumplir el mes calendario. Las incapacidades médicas certificadas no se computarán como días libres.

Los días libres de los tripulantes de helicóptero se regirán por lo dispuesto en el inciso tercero del artículo 7° de este Capítulo.

Artículo 26º. Vacaciones

Todo tripulante tendrá derecho a treinta (30) días consecutivos de vacaciones al culminar un (1) año de prestación del servicio, durante los primeros cinco (5) años de su vinculación laboral. Debe hacer uso de las vacaciones al culminar cada vigencia anual de trabajo, por no ser acumulables, ni poder ser reconocidas en dinero.

A partir del sexto (6) año de su vinculación laboral con el mismo empleador, todo tripulante tendrá un (1) día adicional por cada año, hasta acumular un máximo de cuarenta y cinco (45) días consecutivos.

Para su disfrute, el tripulante deberá ser notificado como mínimo con treinta (30) días calendario de antelación al vencimiento del año de trabajo. Si el tripulante suma dieciocho (18) meses sin salir a vacaciones, quedará de inmediato en tierra, libre de toda función, devengando cien por ciento (100%) de su salario, mientras se surte el proceso que ordena el disfrute de vacaciones.

Los días de descanso contemplados en el artículo inmediatamente anterior de este Capítulo y las horas de trabajo en tierra como reserva estipuladas en el artículo 7° del mismo, en ningún caso podrán imputarse a las vacaciones anuales ni aún con consentimiento del tripulante.

La programación de las vacaciones de los tripulantes debe ser enviada por el empleador a la autoridad aeronáutica, semestralmente.

NORMAS ESPECIALES PARA LA SITUACIÓN DE MATERNIDAD DE LAS TRIPULANTES

Artículo 27º. Reglas Especiales para el Descanso Remunerado en la Época de Preparto y de Posparto

Sin detrimento de las condiciones y beneficios superiores pactadas al amparo del derecho colectivo del trabajo, para que se preste un seguro y eficiente servicio, se garantice el adecuado estado físico y psicológico de las tripulantes de vuelo, se proteja el desarrollo y el bienestar del feto, así como la posterior atención del neonato, se establecen las siguientes reglas, aplicables en la época de preparto y de postparto:

1. De conformidad con los literales a) y b) del numeral 3 del artículo 236 de este Código, inmediatamente notifique al empleador su estado de embarazo, a toda tripulante se le deberán asignar solamente las siguientes funciones de jornada de trabajo en tierra, dispuestas en el numeral 2.2 del artículo 3 de estas normas especiales: escuela de operaciones, entrenador, simulador de vuelo, entrenamiento de vuelo e instrucción de escuela de tierra. Si de la asignación de alguna de las anteriores funciones se desprende la práctica de un examen o evaluación estos no se llevarán a cabo si no luego de reintegrarse la tripulante a su jornada de trabajo en vuelo.
2. Toda tripulante en estado de preparto tendrán derecho a una licencia previa remunerada de cuatro (4) semanas antes del parto.
3. Toda tripulante en estado de embarazo tiene derecho a una licencia posnatal remunerada de dieciocho (18) semanas.
4. En caso madres tripulantes de niños prematuros y parto múltiple, la licencia posparto se extenderá a partir de las dieciocho (18) semanas, de conformidad con lo dispuesto el numeral 5 del artículo 236 de este Código.
5. En caso de aborto, parto prematuro o a tiempo no viable, la tripulante tendrá derecho a una licencia de cuatro (4) a seis (6) semanas.
6. En todos los casos contemplados en las reglas anteriores, la asignación salarial que devengará la tripulante será la equivalente al promedio de lo recibido por todo concepto durante los tres (3) últimos meses anteriores a la notificación del estado de embarazo.
7. En lo no dispuesto en modo especial en este artículo se aplicarán las reglas generales de los artículos 236 y 237 de este Código.

Artículo 28º. Lactancia

El patrono está en la obligación de asignar a la tripulante una jornada de trabajo única diurna de 7 horas continuas, que permita amamantar al infante durante los primeros seis (6) meses de edad. La asignación salarial que devengará la tripulante será la equivalente al promedio de lo recibido por todo concepto durante los tres (3) últimos meses anteriores a la notificación del estado de embarazo.

En todo lo demás se aplicará lo dispuesto en el artículo 238 de este Código.

DISPOSICIONES PARTICULARES PARA LOS CONTRATOS LABORALES EN TRABAJOS AÉREOS ESPECIALES.

Artículo 29º. Jornada de Trabajo

Además de lo dispuesto en los incisos primero y segundo del artículo 4º de este Capítulo, en la jornada de trabajo de los tripulantes de trabajos aéreos especiales se deberá tener en cuenta las siguientes reglas:

1. Los despegues y aterrizajes, o enganches y desenganches de carga externa, no podrán exceder de veinticinco (25) en dos (2) horas. Cuando los aterrizajes y despegues, o enganches y desenganches de carga externa excedan de quince (15) por hora, el tripulante deberá descansar durante al menos treinta (30) minutos cada dos (2) horas.
2. Las aspersiones no podrán exceder de veinticinco (25) pasadas en una (1) hora, el tripulante deberá descansar durante al menos quince (15) minutos cada (1) hora.
3. El tiempo de vuelo máximo diario con carga externa, eslinga corta y eslinga larga, sísmica, apoyo a sísmica, sismográfica, geofísica, magnetometría, sísmica 3D y aviación agrícola de ala fija y/o rotatoria, se limitará a cinco (5) horas diarias para tripulaciones con un (1) piloto y a seis (6) horas de vuelo con dos (2) pilotos.
4. El tiempo de vuelo máximo quincenal de las tripulaciones es de cuarenta y cinco (45) horas.
5. El tiempo de vuelo máximo mensual de las tripulaciones es de sesenta y cinco (65) horas.
6. El tiempo de vuelo máximo trimestral de las tripulaciones es de ciento noventa (190) horas.
7. El tiempo de vuelo máximo anual de las tripulaciones es de seiscientas noventa (690) horas

OTRAS DISPOSICIONES

Artículo 30º. Limitación al Alcance del Contrato de Trabajo

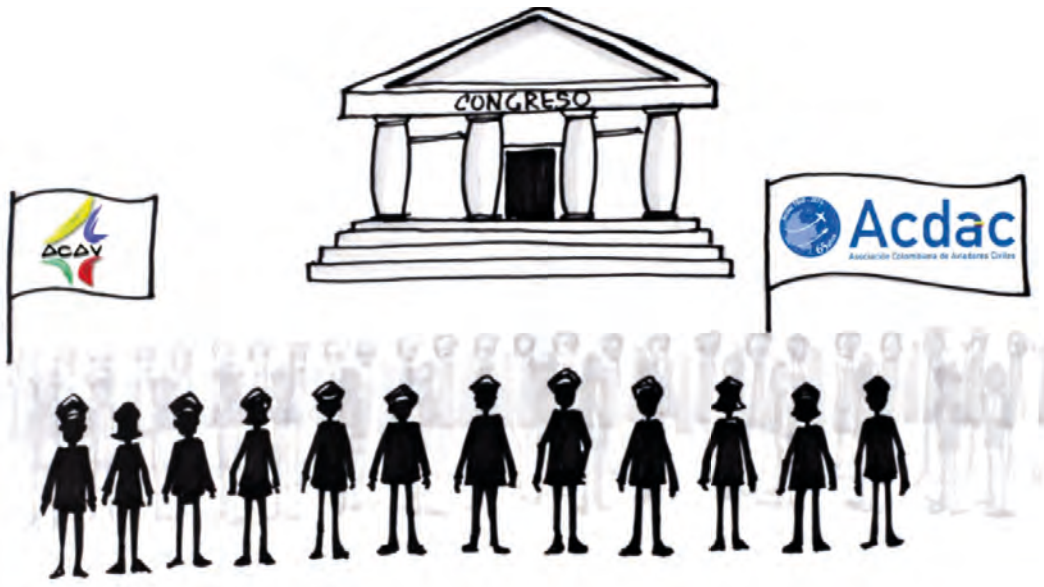
Sin perjuicio en el artículo 1804 del Código de Comercio o norma que el futuro la sustituya o modifique el cumplimiento de funciones de tripulante de vuelo derivado del contrato de trabajo celebrado, no constituye prestaciones propias de cargos de dirección, confianza o manejo.

Artículo 31º. Control de la Exposición a la Radiación Ionizante

Cada operador aéreo está obligado a medir los niveles de exposición ocupacional de los tripulantes a la radiación ionizante y a llevar el respectivo registro individual.

Artículo 32º. Vigencia

La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.


CONGRESO
ACAY
Acdac
Asociación Colombiana de Aviadores Civiles