PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA

DISERTACIÓN PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS

"EL RÉGIMEN LABORAL DE LAS TRIPULACIONES DE VUELO DE LÍNEAS COMERCIALES EN EL ECUADOR, ANÁLISIS DE LAS LIMITACIONES DEL TIEMPO DE VUELO, TIEMPO DE SERVICIO Y PERÍODO DE DESCANSO"

MARÍA BELÉN RIVERA LIMA

DIRECTOR: JUAN PÁEZ PARRAL

QUITO, 2012

Dedicado a Dios, mi familia, a los que ya no están y los que vendrán.

Gracias a mi familia por ser ejemplo, apoyo y una refugio ante la adversidad.

ÍNDICE

Dedicatoria *2*

Agradecimientos *3*

Índice *4*

Resumen..... *9*

Introducción 11

CAPITULO I

1.1 Aproximación histórica del nacimiento del Derecho Aeronáutico..... 13

1.2 Desarrollo del Derecho Aeronáutico en el Ecuador 16

1.3 Definición Derecho Aeronáutico 20

1.4 Conceptos básicos de aviación 23

Explotador 23

Operador 24

Tripulación de Vuelo 25

Piloto 25

Copiloto 25

Comandante o Capitán de aeronave 25

Transporte aéreo 26

Servicios de Trabajos Aéreos 26

Actividades Conexas 27

1.5 Derecho Laboral y el Explotador de Vuelo 27

Ecuador 29

Argentina 29

España 29

Uruguay 30

1.6 Estatuto Laboral Internacional 31

CAPITULO II

2.1 Personal de vuelo 34

2.1.1 Particularidades del personal aéreo 35

2.1.2 Intervención del estado 37

2.2 El comandante - influencia del Derecho Marítimo 39

2.3 Características de la función de mando 41

2.3.1 La personalidad 42

2.3.2 Continuidad al mando durante todo el vuelo 44

2.4 Poderes a bordo 44

Poder de Autoridad 44

Poder de Disponibilidad 45

Poder de Mantenimiento de la Disciplina y de la Higiene de a Bordo Sobre los Individuos de la Tripulación y Pasajeros 45

Poder Otorgativo 45

Deberes Legales y de Policía 46

Poder de Representación Procesal 46

Poder de Aprovisionamiento 46

Poder de Decisión 47

2.5 Obligaciones del comandante a bordo 47

Comprobación del Navegabilidad 47

Verificación del Personal 47

Verificación de Carga 47

Documentación de a Bordo 48

Salvar la Nave 49

Abandono de la Aeronave 49

2.6 Elección del Comandante 49

2.7 Finalización de funciones de comandancia..... 51

CAPITULO III

3.1 Aproximación a la problemática en las jornadas de trabajo de los Tripulantes Aéreos 52

3.1.1 Jornada laboral en operaciones domésticas 53

3.1.2 Jornada laboral en operaciones internacionales con Tripulación Mínima..... 53

3.1.3 Jornada laboral con Tripulación mínima más un piloto adicional 54

3.1.4 Jornada laboral tres o más pilotos y un miembro adicional de Tripulación .. 55

3.2 La jornada laboral según el código de trabajo 55

3.3 Resolución del Consejo de Aviación Civil (R-DAC 121.385) para la regulación del tiempo de vuelo, servicio y descanso: tripulación de vuelo y cabina 58

3.3.1 RDAC 121 Subparte "Q" operaciones domésticas 58

Tiempo de vuelo 58

Tiempo de servicio 59

Horas de trabajo real de una tripulación (horas de vuelo + horas de servicio) 60

Período de descanso 61

Reducción del período de descanso 61

Ejemplo práctico Caso B..... 62

3.3.2 RDAC 121 Subparte "R" operaciones internacionales tiempo de vuelo tripulación mínima 65

3.3.2.1 Tiempo de servicio tripulación mínima 65

3.3.2.2 Período de descanso tripulación mínima 66

3.3.2.3 Tiempo de vuelo tripulación mínima más un piloto adicional 66

3.3.2.4 Tiempo de servicio tripulación mínima más un piloto adicional 67

3.3.2.5 Tiempo de descanso tripulación mínima más un piloto adicional 67

3.3.2.6 Tiempo de vuelo con tres o más pilotos y un miembro adicional de tripulación de vuelo 68

3.3.2.7 Tiempo de servicio con tres o más pilotos y un miembro adicional de tripulación de vuelo 68

3.3.2.8 Tiempo de descanso con tres o más pilotos y un miembro adicional de tripulación de vuelo 69

3.3.2.9 Disposiciones generales aplicables a las regulaciones de tiempo de servicio, vuelo y período de descanso 70

3.4 Análisis de horarios de vuelo reales de empresas ecuatorianas 71

3.4.1 Programación del 16 de noviembre de 2011. Caso real 1 71

3.4.1.1 Cálculo del tiempo de vuelo y tiempo de servicio en el caso real 1 72

3.4.2 Programación del 16 de noviembre de 2011. Caso real 2 76

3.4.2.1 Cálculo del tiempo de vuelo y tiempo de servicio en el caso real 2 77

3.4.3. Programación del 22 de octubre de 2012. Caso real 3 78

3.4.3.1 Cálculo del tiempo de vuelo y tiempo de servicio en el caso real 3 79

3.5 La fatiga 82

3.6 Trabajo en empresas de transporte, capítulo VI del código de trabajo ecuatoriano..... 82

CAPITULO VI

4.1 Conclusiones 84

4.2 Propuesta 88

4.2.1 Limitaciones de los tiempo de vuelo y de los períodos de servicio 88

ANEXOS

1. Programación diaria Aeromax 93

2. Programación diaria Tenme 94

3. Itinerarios de Tenme en vigencia a partir del 20 de agosto de 2012 "ANEXO A" 95

4. Itinerarios de Tenme en vigencia a partir del 20 de agosto de 2012 "ANEXO B" 96

5. Programación del 22 al 29 de Octubre Tenme 97

BIBLIOGRAFÍA

Bibliografía 98

AUTORIZACIÓN

Autorización 101

Cédula 102

RESUMEN

La industria aeronáutica es un sector de la economía que por su naturaleza se ve regulado por normas técnicas que no contemplan la realidad social en la que se desenvuelven sus actores. Las pautas y normas se quedan cortas frente a las situaciones a las que se ven expuestas las Tripulaciones , especialmente respecto de los factores que rodean su jornada de trabajo. Es por esto que he considerado indispensable realizar un análisis de los horarios de vuelo, servicio y descanso de una Tripulación, a fin de determinar si el régimen jurídico aplicado satisface las necesidades del Tripulante, o por el contrario se le escapan factores que pueden vulnerar los derechos laborales de este personal.

En primer lugar es indispensable conocer cuál es el papel que desempeña un Piloto y su Tripulación. Sus labores no se limitan exclusivamente a transportar pasajeros, sino que a cada uno se le otorgan una serie de responsabilidades que deben cumplir como parte de su trabajo, sobre todo a quien realiza las funciones de Comandante de la aeronave. A esta persona se le conceden potestades tanto del derecho público como del derecho privado que hacen que su papel vaya más allá que un simple empleado.

Este rol fundamental debe desempeñarlo durante su jornada de trabajo, la misma que se encuentra regulada por una normativa especial. Un trabajador común está sujeto al Código de Trabajo el cual establece un horario de trabajo de ocho horas diarias, con la posibilidad de horas suplementarias y complementarias limitadas. Por otro lado los Tripulantes se rigen por las Regulaciones de la Dirección de Aviación Civil que contemplan un máximo de ocho horas diarias de vuelo con doce horas de servicio. Es decir, que el personal de la nave se encuentra al servicio del empleador por doce horas de las cuales puede permanecer en el aire un máximo de ocho, el resto de horas las utilizan en preparación de cabina, acondicionamiento de equipos, revisión de cartas de vuelo y condiciones meteorológicas, entre otras actividades.

En este sentido, la problemática de la disertación se basa en determinar si estas horas de servicio pueden ser consideradas como horas efectivas de trabajo o si simplemente el Tripulante desempeña sus funciones cuando está en el aire. ¿Qué tipo de derechos se estarían violentando?, ¿Se estaría poniendo en riesgo la seguridad del vuelo y la vida de los pasajeros?, ¿A caso el derecho es suficiente para regular estas situaciones? O se debería contar con otras herramientas que puedan dar soluciones viables que tiendan a considerar factores sociales y no únicamente técnicos.

La presente disertación pretende plasmar cuál es la realidad ecuatoriana respecto de las jornadas laborales de los Tripulantes de vuelo, conocer los factores que influyen en el desempeño de sus funciones y presentar soluciones que tiendan a mejorar las condiciones de vuelo como la seguridad de los usuarios.

INTRODUCCIÓN

El capítulo sexto de la Constitución de la República del Ecuador reconoce en su artículo 66 numeral 17 "el derecho a la libertad de trabajo. Nadie será obligado a realizar un trabajo gratuito o forzoso, salvo los casos que determine la ley".

En este sentido, cualquier práctica que implique un trabajo no remunerado es una situación contraria a la Constitución. Tal es el caso de las Tripulaciones de Vuelo, quienes de conformidad con la Resolución 121 del Consejo de Aviación Civil subpartes Q, R y S están obligados a prestar servicio a la compañía a la que pertenecen por doce horas en un período de 24 horas., superando el límite de 8 horas establecidas en el Código de Trabajo.

Este exceso de horas de trabajo no es reconocido económicamente y mucho menos es tomado en cuenta para brindar un adecuado descanso al personal que presta este tipo de servicios. El desgaste físico al que se ven sometidos diariamente no solo afecta su salud sino que pone en riesgo la seguridad del vuelo.

Es ilógico decir que se considera "Trabajo" únicamente el desarrollo de la tarea principal que tiene un empleado. Todas las actividades tendientes a llevar a cabo eficientemente sus distintas funciones se deben considerar como parte de su trabajo. En tal virtud, es erróneo suponer que un Tripulante se encuentra trabajando únicamente cuando está en el aire, y que tanto su remuneración como su descanso sea calculada en función de esta única circunstancia.

Las condiciones especiales de este tipo de trabajo tienen que ser tomadas en cuenta a fin de elaborar normas apegadas a la realidad y que garanticen tanto el

bienestar de las personas que han optado por este tipo de actividades como profesión y la seguridad de quienes confían en el sistema de transporte aéreo.

Es obligación del Estado proporcionar todas las condiciones necesarias para garantizar el adecuado desarrollo de la aviación. Este debe estar a la vanguardia de la tecnología y bajo estricto control técnico y jurídico a fin de evitar cualquier circunstancia que ponga en riesgo a los usuarios.

La presente investigación pretende dar una breve perspectiva de cuál es la situación actual de las jornadas de trabajo de las Tripulaciones y determinar si el régimen de trabajo aplicado es adecuado y si cumple con las garantías necesarias para que la actividad aeronáutica se desarrolle con normalidad. Adicionalmente, se enunciará el tratamiento ilegal y discriminatorio que sufren los profesionales de esta rama al exigirles mayores horas de trabajo que las señaladas por la ley.

1.1 APROXIMACIÓN HISTÓRICA DEL NACIMIENTO DEL DERECHO AERONÁUTICO.

Para poder tener una visión global de la importancia del Derecho Aeronáutico y el porqué debe regularse de mejor manera, he considerado fundamental desarrollar brevemente el origen y evolución de esta rama, con énfasis en los progresos que hace el derecho respecto de esta materia.

1490: Leonardo da Vinci trabaja en el desarrollo científico de varios diseños aerodinámicos como el tornillo aéreo, antecesor del helicóptero, y otros experimentos diseñados para investigar la fuerza de sustentación de un ala.





DA VINCI Leonardo, Tornillo Aéreo, 1486 y experimento sobre la fuerza de sustentación de un ala.[1]

1505: Leonardo da Vinci en su libro *"Sul volo degli icelli"* plantea la dinámica del vuelo.

1663: El científico británico Robert Hoocke, construye y experimenta con varios aparatos voladores.

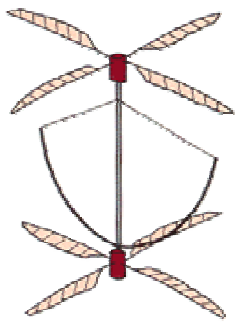
1783: Los hermanos Jacques y Joseph Montgolfier realizan el primer viaje en globo inflado con hidrógeno (globo aerostático), elevándose a 1000 metros y

[1] DA VINCE Leonardo, Tornillo Aéreo, 1486, http://www.google.com.ec/imgres?q=tornillo+aereo+da+vinci&hl=es-419&sa=X&biw=1024&bih=427&tbm=isch&prmd=ivns&tbnid=LZbLSFZzs0YC6M:&imgrefurl=http://losrecolectadoresdehistoria.blogspot.com/2011/02/el-tornillo-aereo.html&docid=LyS2ow4qjDkalM&w=459&h=678&ei=dytNTpLAMYq4tgejqdy6Bw&zoom=1&iact=rc&dur=156&page=1&tbnh=140&tbnw=95&start=0&ndsp=9&ved=1t:429,r:4,s:0&tx=61&ty=72 Acceso: 8 de agosto de 2011, a las 10h14.

recorriendo una distancia de aproximadamente 10 kilómetros sobre París. Este acontecimiento le permitió a la humanidad estar un paso más cerca del milagro de volar.

1760: Se dicta en París la primera Ley Aeronáutica del mundo, que consistía en un Decreto emitido por la Policía de París prohibiendo los vuelos de globos sin permisos especiales.

1784: Launoy, un científico naturalista ayudado por un mecánico (Bienvenu), diseñan y ponen en el aire al primer modelo de helicóptero.



Diseño de helices [2]

1785: Jean Pierre Blanchard junto a John Jeffries fueron los primeros en cruzar el Canal de la Mancha en globo aerostático.

1799: Sir George Cayley descubre la sustentación, que es la fuerza que empuja hacia arriba producida por el movimiento de las hélices que hace que las alas se eleven. Diseña los primeros modelos de aeroplanos de donde descenderán los diseños modernos de hoy en día.

[2] ALL THE WORLD'S ROTORCRAFT, Launoy & Bienvenu 1784, http://www.aviastar.org/helicopters_eng/launoy_bienvenu.php, Acceso: 18 de agosto de 2011 a las 11h09.

1819: Se dicta en Francia la Ley del Departamento del Sena, que disponía que todos los globos debían estar equipados con paracaídas.

1822: Se plantea en los Estados Unidos la primera demanda relacionada con la aviación, por daños ocasionados a terceros en ensayos con aparatos aéreos. Esta demanda fue resuelta de acuerdo al Common Law.

1865: Se constituye la primera Compañía de Navegación Aérea.

1889: Se realiza la primera Conferencia sobre Derecho Aeronáutico en París convocada por el Gobierno Francés.

1891: Se publican los primeros tratados sobre Derecho Aeronáutico.

1897: Se lleva a cabo en La Haya, Holanda, una declaración conjunta de seis naciones prohibiendo la descarga de proyectiles desde globos en vuelo "u otros nuevos métodos de similar naturaleza". Se puede observar como el legislador ya preveía el surgimiento de nuevos aparatos aéreos.

1902: Se elabora el primer proyecto de Código Aeronáutico Internacional a pedido del Instituto de Derecho Internacional Fauchille.

1903: Los hermanos Wilbur y Orville Wright dan inicio a la nueva generación de aviones modernos, primero logran volar un aeroplano impulsado por una catapulta y luego desarrollan aviones impulsados por motores de explosión.

1909: Se funda en París el Comité Internacional sobre Leyes de Aviación.

1910: Se reúnen diecinueve naciones con el propósito de discutir un proyecto de Código Aeronáutico Internacional, reunión que no tuvo resultados visibles.

1914: Primera Guerra Mundial, se emplean aviones para ataques bombarderos, transporte de materiales, correspondencia y personal militar.

1919: Se suscribe en París la Convención para la Reglamentación de la Navegación Aérea.

1926: Se celebra en Madrid el Congreso Iberoamericano de Navegación Aérea, en el que veintiún países se adhieren a la Convención resultante.

1928: Se firma en la Habana, Cuba, la Convención Panamericana Relativa a la Aviación Comercial.

1944: El 7 de diciembre se firma el Convenio de Chicago, el cual se ha constituido como el instrumento básico de la navegación aérea internacional.[3]

1.2 DESARROLLO DEL DERECHO AERONÁUTICO EN EL ECUADOR.

Es preciso señalar que el Derecho Aeronáutico Ecuatoriano no ha tenido la misma evaluación que el Derecho Aeronáutico Internacional, ya que la incorporación del Ecuador a este mundo fue tardía al igual que el desarrollo de la respectiva legislación.

---

[3] YANEZ Luis E., *Derecho Aeronáutica Ecuatoriano,* Editorial Casa de la Cultura Ecuatoriana, Quito, 1983, pp. 21-25, Cfr.

En 1913 el avión Patria I piloteado por Cosme Renella despega por primera vez de suelo ecuatoriano y sobrevuela Guayaquil. Luego de este hecho la aviación ecuatoriana sufre un retroceso por el estallido de la Primera Guerra Mundial. Es hasta 1920 que se reinicia la actividad aérea con el vuelo de TELEGRAFO I, que despega desde Guayaquil y aterriza en Cuenca en improvisados aeropuertos y que luego realizaría otros viajes a diferentes ciudades del Ecuador. En virtud de estos acontecimientos, el Gobierno Ecuatoriano decide crear organismos reguladores y dictar disposiciones tendientes a reglamentar esta nueva práctica.

Sin embargo, no es sino hasta 1929 con la llegada de PANAGRA, empresa americana de servicio aéreo internacional, que realmente nace el primer instrumento de derecho aéreo ecuatoriano. Se firma un Contrato de Operación celebrado en Febrero de 1929 y publicado en el Registro Oficial No. 139 del 27 de marzo de 1929. De acuerdo a las investigaciones realizadas por Luis E. Yánez autor de "Derecho Aeronáutico Ecuatoriano" este instrumento es un verdadero cuerpo legal, el cual regula la operación aérea comercial.

Asimismo, entre 1920 y 1944 se producen diferentes acontecimientos en los que el Ecuador incursiona en el campo aéreo y pasa a formar parte de esta gran comunidad.

1926: Ecuador asiste al Congreso Ibero-Americano de Navegación Aérea y suscribe el acta final en noviembre de ese mismo año.

1928: Ecuador asiste a la Sexta Conferencia Internacional Americana en la Habana y suscribe la Convención sobre Aviación Comercial, la misma que será ratificada muchos años después en julio de 1936 y publicada en el Registro Oficial No. 247 del 23 de julio del mismo año.

1929: Ecuador asiste a la Conferencia Comercial Panamericana de Buenos Aires.

1935: El 19 de junio de ese año el Ecuador suscribe la Convención sobre Tránsito de Aviones, promulgada en el Registro Oficial No. 247 del 23 de julio de 1936.

1944: Del 1º al 7 de diciembre de 1944 el Ecuador asiste a la Conferencia Internacional de Aviación Civil y suscribe el Convenio sobre Aviación Civil Internacional conocido como Convenio de Chicago. Este convenio marco es el más importante en Derecho Aeronáutico del mundo y del que posteriormente se derivarán las legislaciones internas de cada país.

1946: Se crea mediante Decreto 1693-B de agosto de 1946, publicado en el Registro Oficial 671 del mismo mes y año, la Dirección de Aviación Civil como organismo encargado del control y manejo de la Aviación Civil ecuatoriana, el cual fue adscrito a la Comandancia General de Aeronáutica del Ministerio de Defensa Nacional.

1951: Mediante Decreto Legislativo del 7 de noviembre de 1951, publicado en el Registro Oficial 980 del 4 diciembre del mismo año, se crea la Junta de Aviación Civil Ecuatoriana y se le encomienda la vigilancia de la Aviación Civil Comercial ecuatoriana y extranjera, pasando así la Dirección de Aviación Civil a ser el órgano ejecutor de la Junta. Asimismo, se transfiere la DAC al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

1954: Se promulga el Decreto No. 02 del 13 de enero de 1954, publicado en el Registro Oficial 414 del 14 de enero del mismo año, este cuerpo tenía una redacción muy limitada de normas aeronáuticas sin embargo constituiría el origen de las futuras Leyes Aéreas del Ecuador. En este Decreto se incluyen los organismos encargados del Control Aéreo, Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, Junta de Aviación Civil (JAC) y la Dirección de Aviación Civil (DAC).

1960: Se promulga la Ley de Aviación Civil Codificada, publicada en el Registro Oficial 1202 del 20 de agosto de 1960, la misma que va a ser modificada y reformada hasta convertirse en la Ley de Aviación Civil vigente hasta nuestros días, la última versión fue publicada en el Registro Oficial Suplemento 435 del 11 de enero de 2007.

1978: Se promulga el Código Aeronáutico, publicado en el Registro Oficial No. 629 del 14 de Julio de 1978, dicho código nació como una respuesta a la necesidad que existía de agrupar las leyes y normas aeronáuticas en un instrumento unitario y orgánico que permita un fácil acceso. Este cuerpo legal, como todos, ha sufrido modificaciones para adaptarse al constante cambio en el mundo de la aviación, hoy se encuentra vigente en el país Código Aeronáutico Codificado, publicado en el Registro Oficial Suplemento No. 435, del 11 de enero de 2007.

El Ecuador, al ser suscriptor de todos estos convenios y al involucrarse diariamente con el comercio internacional, se ha visto en la necesidad de regular el tráfico aéreo. Es por eso que ha desarrollado legislación interna apegada a las fuertes regulaciones internacionales, y tanto el Código Aeronáutico como la Ley de Aviación Civil y demás normativas acogen disposiciones internacionales tendientes a mejorar la calidad en el servicio aéreo.

1.3 DEFINICIÓN DERECHO AERONÁUTICO.

La elaboración de una definición de Derecho Aeronáutico, tal como sucede con otras ramas del derecho, es de difícil consecución toda vez que este siempre quedará corto respecto de la gran extensión de temas que abarca esta materia y más aún con el gran avance y desarrollo contante visible día a día. Sin embargo, reconocidos exponentes han hecho un gran trabajo condensando en sus definiciones los temas más importantes de los que trata esta rama.

Federico Videla Escalada (Argentina): "Es el conjunto de principios y normas de Derecho Público y Privado, de orden interno e internacional que rigen las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificadas por ella".[4]

Lemoine (Francia): "Derecho aéreo es la rama del derecho que determina y estudia las leyes y reglas del derecho que reglamentan la circulación y utilización de las aeronaves, así como las relaciones que ellas originan."[5]

Hamilton (Chile): "Derecho aéreo es aquel que comprende todas las relaciones jurídicas originadas por la navegación aérea y en particular por el transporte aéreo. [6]

F. Cobo (Colombia): "Derecho aéreo es el conjunto de reglas jurídicas en relación con la actividad humana en el aire, y especialmente en relación con la

---

[4] YANEZ Luis E., "*Derecho Aeronáutico Ecuatoriano",* Editorial Casa de la Cultura Ecuatoriana, Quito, 1983, p. 30. En VIDELA Escala, Federico N., "Manual de Derecho Aeronáutico" Editor: Víctor Escalada, Alberti 835, Buenos Aires, 1979.
[5] Ibid, p. 28
[6] Idem

navegación aérea, las aeronaves, sus usos y sus servicios, su personal especializado y el espacio en que aquellas circulan o permanecen.[7]

Cogliolo (Milán): "las normas de derecho público y privado que regulan la navegación aérea y en general el movimiento de las aeronaves y otros aparatos que se mueven en el aire, en sus relaciones con las cosas, personas y con la tierra".[8]

Tapia Salinas (Barcelona): "que es aquel conjunto de normas que se refieren a la navegación aérea y problemas con ella relacionados".[9]

Ch. Wischer concibe al Derecho Aeronáutico como al conjunto de reglas que rigen el medio aéreo y su utilización. [10]

Sin embargo, he considerado que la definición que más se apega al fondo de mi investigación es la del autor Antonio Ambrosini (Italia), quien hace un especial énfasis en todos los factores externos que influyen en el estudio de esta rama como son ambiente, aeronave, tripulación, meteorología, entre otros.

Antonio Ambrosini (Italia): "Derecho Aeronáutico es la rama del derecho que estudia la calificación y la regulación jurídica de todos los factores esenciales de la actividad aviatoria, o sea: el ambiente en que ella se organiza y desenvuelve (espacio situado arriba de la superficie terrestre y esa parte de la superficie específicamente destinada a tal actividad, que se suele denominar "infraestructura"), el medio o vínculo con que tal actividad se pone en acto (avión o máquina volante de cualquier especie que sea), el personal especializado que sirve para su conducción y más

---

[7] Idem
[8] Idem
[9] Idem
[10] CH WISCHER, Versicherung und Luftwerkehr, Berlín, 1921, Pág. 21.

genéricamente para su preparación y uso (gente del aire), así como todas las relaciones jurídicas (públicas o privadas, nacionales e internacionales) a que da lugar la mencionada actividad."[11]

Adicionalmente, el profesor Ambrosini en sus múltiples obras[12], ha intentado demostrar la autonomía e importancia del derecho aeronáutico tomando en cuenta la singularidad y complejidad propias de esta rama en virtud de la naturaleza especial del medio en el que se desarrolla (aire) y del vehículo (aeronave). De este planteamiento se desprenden dos características importantes: a) la politicidad, y b) la internacionalidad o uniformidad internacional.

Politicidad: esta rama está fuertemente influenciada por consideraciones políticos- militares y político-económicas, por lo que ninguna decisión en materia aérea va a ser independiente, siempre va a ver un factor económico o militar que se va a ver afectado.

Internacionalidad: El derecho aeronáutico depende totalmente del carácter internacional del tráfico aeronáutico y de la tendencia a unificar las normas relativas a éste. Sin embargo el derecho nacional no puede de manera alguna suprimirse, toda vez que siempre existirán consideraciones netamente locales que influenciaran el derecho aeronáutico de cada estado.

---

[11] BAUZA ARAUJO Álvaro, "*Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio"* Colección de Estudios Jurídicos, Volumen III, Madrid 3, 1981, p. 259, En AMBROSINI Antonio, *"Instituciones del Derecho de la Aviación"*, Buenos Aires, 1951, p. 48.

[12] AMBROSINI Antonio, "Per un sistema del diritto aeronáutico", 1932, nº 8 y ss., y "Corso di diritto aeronáutico", I, 1933, nº 9.

1.4 CONCEPTOS BÁSICOS DE AVIACIÓN

Es necesario tener claros ciertos conceptos utilizados frecuentemente en la aviación a fin de asimilar de una mejor forma los temas a tratarse en la presente disertación.

Explotador

De acuerdo al Art. 89 del Código Aeronáutico, el explotador es la persona natural o jurídica que utilice legítimamente la aeronave por cuenta propia, con o sin fines de lucro, conservando la dirección técnica de la misma.

Para que se pueda considerar a una persona natural o jurídica como explotador, Luis E. Yánez señala que debe reunir los siguientes elementos básicos:

a) Legitimidad del título para explotar la aeronave, que en el Ecuador corresponde a una Concesión o a un Permiso de Operación;

b) Conservación de la dirección técnica de la aeronave, significando con ello el control efectivo de sus aspectos técnicos tales como mantenimiento, tripulaciones, etc., y no la simple conducción de la aeronave;

c) Utilización de la aeronave por cuenta propia y no por cuenta de otra persona ya sea con o sin fines de lucro.[13]

El explotador es quien lleva la responsabilidad de la operación de la aeronave. Este es quien obtiene la concesión o el permiso de operación. De conformidad con la

---

[13] YANEZ, Luis E, *"Derecho Aeronáutico Ecuatoriano",* Editorial Casa de la Cultura Ecuatoriana, Quito, 1983, p. 101

legislación ecuatoriana la concesión será otorgada exclusivamente a personas ecuatorianas sean naturales o jurídicas, pues los derechos involucrados son patrimonio del Estado. En esta rama del transporte aéreo, los derechos aéreos no pueden ni deben cederse a personas extranjeras en vista de la importancia que su explotación, tanto bajo el principio de soberanía como de seguridad nacional. Por otro lado el permiso de operación por ser de carácter temporal puede ser otorgado a extranjeros.[14]

Operador

Se limita a los elementos de conducción y algunos de orden técnico.

Se vale de la obra de otras personas para ejercer el transporte, el operador posee una función propia relacionada con el fin de la empresa aeronáutica de transporte.

A continuación se cita un ejemplo en el que se diferencian las funciones del operador del explotador aéreo:

Fairchild F27 de Texaco. El explotador es Texaco, que cuenta con un Permiso de Operación de Servicios Aéreos Privados. Más, por contrato con la empresa Ecuavía Ltda, la operación de la aeronave era realizada por esta última, que proporcionaba a Texaco tripulación y otras facilidades operativas. Pero Texaco conservaba la dirección técnica de la aeronave en cuanto se refiere a que dictaba las disposiciones sobre su operación, mantenimiento, utilización.''[15]

[14] YANEZ, Luis E., Ibid, p. 104.
[15] YANEZ Luis E, op. cit., p. 101.

Tripulación de Vuelo

La Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) ha definido como miembro de tripulación de vuelo a quien se asigna obligaciones esenciales para el funcionamiento de la aeronave durante el tiempo de vuelo entendiéndose, como tal el tiempo total desde que la aeronave comienza a moverse por su propia fuerza para despegar hasta que se detiene al finalizar el vuelo.

Piloto

Titular de la licencia para "manipular los comandos de una aeronave durante el tiempo de vuelo".

Copiloto

Desempeña funciones de pilotaje sin estar al mando del avión.

Comandante o Capitán de la aeronave

Es siempre un piloto que goza de facultades disciplinarias sobre la tripulación y de autoridad sobre los pasajeros. Tiene responsabilidad jurídica respecto de temas encomendados por la legislación de cada país y ejerce la representación del explotador cuando se encuentra en funciones.

Transporte Aéreo

Se clasifica en:

Interno: dentro del Ecuador.

Internacional: realizado entre el Ecuador y un estado extranjero o entre dos puntos del Ecuador con escala en un estado extranjero.

La clasificación anterior se subclasifica en:

Transporte Aéreo (Interno o Internacional) Regular: que son los prestados con sujeción a frecuencias de vuelo, uniformes, horarios e itinerarios fijos aprobados por la autoridad aeronáutica; y,

Transporte Aéreo (Interno o Internacional) No Regular: que son los que no reúnen los requisitos del transporte aéreo regular.

Servicios de Trabajos Aéreo

Los servicios de trabajos aéreos constituyen otros distintos del transporte aéreo, a que las aeronaves particulares pueden ser destinadas comercialmente, las cuales pueden ser:

1. El turismo aéreo remunerado;

2. Trabajos aéreos tales como aerotopografía, publicidad comercial y otros similares;

3. Las actividades aéreas de los aeroclubes y escuelas de aviación;

4. La aviación agrícola y forestal y las aplicaciones científicas como los vuelos educacionales, la provocación artificial de lluvia por medio de aviones, la determinación de la trayectoria de los huracanes y de los vuelos de acrídios y aves migratorias y otras similares; y,

5. Cualesquiera otros usos distintos del transporte aéreo a que las aeronaves privadas puedan ser destinadas comercialmente.

Actividades Conexas

Todas aquellas que guarden real y permanente relación o dependencia con el desenvolvimiento de los servicios aéreos, cualquiera que sea su naturaleza.

Estas actividades son:

1. Escuelas y centros de entrenamiento para personal aeronáutico:
pilotos, ingenieros de vuelo, auxiliares de vuelo, mecánicos, despachadores y controladores de tránsito aéreo; y,

2. Construcción y ensamblaje de aeronaves, estaciones de reparación, o mantenimiento de aeronaves.[16]

1.5 DERECHO LABORAL Y EL EXPLOTADOR DE VUELO

La situación laboral de todos los que participan en la actividad aérea ha sido siempre un tema que ha preocupado a todos los dueños de aerolíneas pues evidentemente la inversión que debe hacerse en capacitación, cursos de preparación, programas de investigación, permisos, licencias y demás requerimientos exigidos por la autoridad aeronáutica es sumamente fuerte. Ser titulares de una concesión que les permita la operación conlleva una gran responsabilidad, lo que ha hecho que los operadores pongan especial cuidado en el tratamiento de las Tripulaciones a fin de recuperar al máximo la inversión realizada, evitando transgredir las normas legales que los amparan.

La situación "sui generis" con la que tienen que trabajar los Pilotos y Tripulaciones de vuelo ha hecho que se desarrolle todo tipo de regulaciones que difieren de las normas comunes. Los controles son más estrictos y las posturas aplicadas a estos por la empresa operadora difieran de las posturas aplicadas a todo el

[16] Código Aeronáutico Codificación, Registro Oficial Suplemento 435 del 11 de febrero de 2007, vigente.

personal, esto incluye políticas laborales. Tanto es así que anualmente se realizan Congresos de Derecho Aeronáutico en donde se tratan con especial interés derechos laborales y se plantean posturas tendientes a regular la situación especial de los pilotos, tal como sucedió en la V y VI Jornada Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial efectuadas en la República Argentina en los años 1971 y 1972, así como en la VI Jornada Iberoamericana de Derecho Aeronáutico y del Espacio efectuadas en Santiago de Chile en 1972, en donde distinguidos catedráticos como Enrique Mapelli López y Domingo Péres Rioja sentaron importantes antecedentes relacionados con el régimen laboral del tráfico aéreo. Lo mismo sucedió en la XVIª Conferencia Interamericana y Xª Conferencia de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial, efectuadas en Miami, EUA, en abril de 1980.

En este sentido, la Organización Internacional del Trabajo (O.I.T.) junto con la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) y el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Comercial han mostrado preocupación respecto del régimen laboral del personal aeronavegante, en especial del Estatuto jurídico del comandante, toda vez que este funcionario tiene una serie de funciones con connotación jurídica las cuales deben ser perfectamente definidas a fin de evitar contratiempos en su aplicación.

Ahora bien, este problema es también evidente en la legislación nacional de cada país; por regla general, la legislación aeronáutica específica no trata el tema laboral de manera profunda, a lo mucho encontramos remisiones al Código de Trabajo o a normas similares. Con respecto a esta situación, podemos mencionar los siguientes ejemplos:

Ecuador:

Código Aeronáutico

Art. 90.- Los servicios aéreos están sometidos a las prescripciones de este Código, sus reglamentos **y las leyes especiales relacionadas** con cada una de sus modalidades, en cuanto sean aplicables.

Ley de Aviación Civil

Art. 45.- Toda persona natural o jurídica nacional y las extranjeras con centro de operaciones y mantenimiento en el Ecuador, contratarán, según el caso, para los servicios de pilotos, tripulación de a bordo, técnicos, profesionales y personal administrativo a ciudadanos ecuatorianos, **de acuerdo con las leyes aplicables y el reglamento respectivo.**

Argentina:

Código Aeronáutico

Art. 87.- La regulación de las relaciones laborales del personal aeronáutico será **regida por las leyes de la materia**.

España:

Ley de Navegación Aérea

Art. 63.- Los contratos de trabajo del personal aeronavegante se regirán por las **reglamentaciones especiales, convenios sindicales o en su defecto por las normas comunes del Derecho Laboral Español.**

Uruguay:

Código Aeronáutico de la República Oriental del Uruguay

Art. 3.- Si alguna cuestión no estuviera prevista por el Código y demás normas aeronáuticas aplicables, se acudirá a los **principios generales del derecho y a los fundamentos de las leyes aeronáuticas, a las doctrinas más recibidas y a la costumbre en la materia del Derecho aeronáutico** y, en caso de que subsista la duda, se recurrirá a las doctrinas más recibidas, a los fundamentos de las leyes análogas o a los principios generales del derecho común, teniendo en cuenta las circunstancias del caso.

De lo que podemos observar, se concluye que el Derecho Laboral relacionado con la actividad aérea va muy por detrás del desarrollo que existe en el Derecho Aeronáutico y peor aún en el Ecuador donde las normas ni siquiera hacen una referencia específica al Derecho Laboral, tan solo podemos encontrar normas dispersas que pretenden reglamentar en algo la actividad del personal, sin embargo, esto no es suficiente como para regular la situación laboral de todo este sector de la población que cada vez se va haciendo más grande por el impresionante crecimiento que ha tenido la aviación en el Ecuador.

1.6 ESTATUTO LABORAL INTERNACIONAL

Uno de los principales problemas que ha tenido que afrontar el tripulante aéreo es la falta de un estatuto laboral internacional que dé las pautas para definir horarios, descansos, beneficios y demás condiciones que deben ser tratadas en vista de las consideraciones especiales que las que goza el personal aéreo.

Tanto la OACI como la OIT son los llamados a tomar iniciativa en este proyecto que evidentemente beneficiaría a todo el personal aéreo y terminaría con los abusos que pueden venir por parte del explotador y operador aéreo.

El 19 de octubre de 1953, se firmó un Acuerdo de colaboración entre la OIT y la OACI que tuvo como fin la repartición de tareas entre estas instituciones, la seguridad del vuelo a cargo de la OACI y los problemas sociales a cargo de la OIT. En este sentido, la OIT en una reunión realizada en el año 1960, expuso argumentos jurídicos económicos y de carácter social relativos a la conveniencia de la elaboración de un estatuto internacional referente al personal del aire.[17]

Álvaro Bauza Araujo, en su libro Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio, plantea el siguiente contenido con temas de carácter laboral y social que deben constar en el Estatuto:

1) Régimen o jornadas máximas de trabajo;

2) Sistemas de descanso;

3) Régimen de pensiones, retiro o jubilación anticipada;

---

[17] BAUZA Araujo Álvaro, *"Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio",* ¿Colección de Estudios Jurídicos, Volumen III, Madrid 3, 1981, p. 262 En BONNET, Jean Claude, "*L'influence de l'Organisation Internationale du Travail sur les rapports sociaux dans l'aviation civil",* p. 7-44.

4) Sistemas de seguros preferenciales;

5) Normas sobre sanciones de carácter laboral:

6) Diversos sistemas de apoyo o ayudas a nivel familiar (salarios en función del número de hijos, salario vacacional, asistencia médica para el trabajador y su familia, etc.;

7) Normas sobre premio especial de retiro; normas para evitar el doble pago de impuestos de ciertos funcionarios aeronáuticos, que los abonan en el país de su nacionalidad y además donde prestan funciones, simultáneamente;

8) Derecho a viáticos y compensaciones extraordinarias;

9) Validez de los títulos habilitantes, etc.[18]

Con base en este estatuto que aborda de manera general temas relacionados con los beneficios laborales, obligaciones y seguridad social del personal aéreo, cada país podrá adecuar su legislación a dichos parámetros; sin perjuicio de los derechos y deberes que cada estado establezca respecto de la relación laboral del personal con su empleador.

Así mismo Álvaro Bauza manifiesta que: "Cabe recordar que la OACI no ha expuesto normas absolutas acerca del tiempo de vuelo del personal aeronavegante, limitándose a decir en el Anexo 6 (Regla 4.2.7.4) que el explotador fijará los límites de vuelo de cada uno de los miembros de la tripulación, en forma de evitar que la fatiga sobreviniente en el curso del vuelo o de una serie de vuelos o acumulada durante un cierto período, comprometa la seguridad de los vuelos, debiendo estos límites ser aprobados por el Estado de matrícula previamente."[19]

[18] BAUZA Araujo Álvaro, *"Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio",* Colección de Estudios Jurídicos, Volumen III, Madrid 3, 1981, p. 261
[19] BAUZA, Ibid p. 262.

Esta simple observación no es suficiente para regular un tema tan importante como lo son los límites de horas vuelo; el exceso de trabajo es el principal generador de fatiga, que es el mayor causante de accidentes en cualquier actividad, más aún en la aérea. Estos accidentes por su naturaleza cobran la vida de cientos de pasajeros que hacen uso de este medio de transporte considerado el más seguro por la alta tecnología utilizada. Sin embargo, hay que tomar en cuenta que los que manejan dicha tecnología son personas falibles que tienden a aumentar las probabilidades de error cuando la fatiga y el cansancio perturban su desempeño.

Los explotadores y operadores de vuelo se muestran contrarios a la propuesta de un estatuto internacional, considerando que las condiciones y reglamentos deben ser particulares de cada país, de acuerdo a las situaciones de cada caso, por lo que cada empresa debe poder convenir su organización y forma de trabajo. Además, los explotadores han señalado que es peligroso y no conforme a los intereses de la industria y de la aviación civil el establecer una reglamentación internacional minuciosa y detallada. Dicha postura, a mi parecer, no se encuentra apegada a ningún principio que favorezca al Tripulante y mucho menos reconoce la dignidad y derechos del trabajador. El empleador puede velar por sus intereses siempre y cuando respete los derechos universales que se le reconocen cualquier empleado. Un sueldo digno, un adecuado horario de trabajo, una buena jubilación, un medio de trabajo saludable entre otras cosas son de vital importancia para que cualquier trabajador pueda desempeñar sus labores en las mejores condiciones.

De lo anterior se concluye que es necesaria una reglamentación general internacional que defina los períodos de trabajo y de descanso para la tripulación, períodos de vuelo, tiempo total de servicios, seguridad social, seguros de vida y accidentes, doble tributación, jubilación privilegiada, entre otros.

2.1 PERSONAL DE VUELO

A pesar de todas las facilidades mecánicas y tecnológicas que posee una aeronave a bordo, es imposible ejecutar un vuelo sin ayuda de personal humano. No se puede hablar de aviación sin antes hacer un especial énfasis en el recurso humano, que son quienes desarrollan acciones trascendentales directas en el cumplimiento de funciones sumamente específicas y se encuentran completamente capacitados con una gran preparación técnica, habilidades físicas y psicológicas para poner sus conocimientos y experiencia al servicio de la aeronáutica.

Cuando un piloto es contratado por una línea aérea con el objeto de cumplir un servicio regular en relación de dependencia, desempeñará funciones de Comandante como son el poder de autoridad, de disponibilidad, de representación procesal entre otras, las cuales tendrán especial connotación jurídica. Respecto de estas funciones se trata en la sección 2.4 de la presente monografía.

Es preciso mencionar que no todos los empleados de una empresa aérea poseen trato diferenciado respecto de su situación laboral; si bien el trabajo del empleado regular colabora con el buen funcionamiento de la aerolínea, estos no poseen la preparación técnica especial que tiene el personal técnico aeronáutico y mucho menos desempeñan funciones en las que se pueden ver expuestos a situaciones de riesgo cuyos procedimientos están regularizados exclusivamente en el Derecho Aeronáutico.

Las actividades del trabajador regular de una línea aérea no difieren de las actividades que podrían realizar en otro sector comercial, de tal forma que una secretaria, personal de carga, personal de mostrador, personal de limpieza, vendedores, recepcionistas entre otros se encuentran sujetos al Código de Trabajo como norma principal, mientras que la tripulación de vuelo está sometida no solo al Código de Trabajo sino también a las Resoluciones de la Dirección de Aviación Civil (R-DAC).

2.1.1 PARTICULARIDADES DEL PERSONAL AÉREO

Aunque el personal de tierra[20] tenga una tarea cada vez más técnica y decisiva para el éxito del vuelo, su lugar de trabajo sigue manteniéndose en la superficie bajo las órdenes directas del explotador. Mientras que las Tripulaciones, al viajar en total independencia, se encuentran únicamente bajo las órdenes del Comandante, lo que genera una verdadera comunidad en el aire permitiéndoles desarrollar su trabajo coordinado de forma distinta a otros sectores laborales.

Sin embargo, esa independencia les puede llegar a generar stress adicional al ser los únicos responsables de la seguridad operacional. La suma de estas condiciones produce fatiga a todos los miembros de la Tripulación, pero en especial al Comandante de la aeronave quien es el máximo responsable de cualquier acontecimiento que pueda ocurrir en el desarrollo del vuelo, de conformidad con la ley.

La relación que nace entre las Tripulaciones y el personal de tierra es vital toda vez que de la información que este último proporciona depende el éxito del vuelo, por lo que el Comandante debe navegar en base a las indicaciones que este le proporciona para evitar cualquier riesgo propio de la operación.

Asimismo, es fundamental que el Comandante, como máxima autoridad dentro de la aeronave, sepa distribuir las funciones de cada miembro de la Tripulación en un orden estructurado y sistemático que le permita detectar los posibles errores que se puedan cometer y al mismo tiempo determinar responsabilidades en caso de que exista algún percance.

---

[20] Art. 72.- El personal de tierra comprende a los técnicos, auxiliares de aeropuertos, aeródromos e instalaciones que apoyan directamente la navegación aérea., Código Aeronáutico, Registro Oficial Suplemento No. 435, 11 de enero de 2007.

Del mismo modo es necesario que la Tripulación de Cabina se encuentre siempre atenta para asegurar que todas las operaciones aéreas alcancen un nivel elevado de seguridad, esto se obtiene a través de capacitación y preparación constante de las Tripulaciones. El explotador tiene la obligación de capacitar continuamente al personal y cumplir con todas las disposiciones establecidas por Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y ejecutadas por la Dirección de Aviación Civil (DAC).

Finalmente, hay que tomar en cuenta que el personal aéreo se encuentra inmerso en una serie de situaciones particulares distintas a las de cualquier trabajo común. La Organización Mundial del Trabajo posicionó en el puesto número tres dentro de las diez profesiones más riesgosas del mundo a los pilotos y navegantes[21]. La alta peligrosidad de su profesión no es el único factor que disminuye su expectativa de vida, sino que existen otros factores directamente relacionados con sus actividades cotidianas que alteran su calidad de vida y producen un desgaste adicional, lo cual no sucede en profesiones de menor riesgo.

Un Tripulante Aéreo se ve expuesto a constantes cambios físicos y biológicos en su ambiente de trabajo tales como: cambios de zona horaria, cambios drásticos de temperatura y estación; debe permanecer dentro de la aeronave en un ambiente artificial creado para el transporte de personas; se ve expuesto a presurizaciones y despresurizaciones diarias, cambios de altura y de presión; irregularidad en los horarios de trabajo, cambios diarios en su cronograma de vuelo; deben estar disponibles en el día, y la noche; tiene que desplazarse como pasajero al lugar donde inicia la operación en caso que su residencia no coincida con el lugar de donde parte el vuelo; se ve privado de horas de sueño; su alimentación es deficiente; su lugar de descanso muchas veces no coincide con su hogar; debe estar preparado para cambios

[21] Las profesiones más riesgosas del mundo, 03 de noviembre de 2007, http://todointeresante.wordpress.com/2007/11/03/las-profesiones-mas-riesgosas-del-mundo/, 11/26/2011.

de idioma, separación familiar, trabajo en fines de semana y feriados; su exposición a ambientes artificiales lo hace propenso a enfermedades cardiacas, auditivas, prostáticas y otras; estos y un sin número de factores adicionales propios de esta profesión.

Todos estos elementos han hecho que la vida útil de un piloto sea comparativamente menor frente a quienes desarrollan una actividad de otra índole, por lo que por motivos de seguridad, el piloto se ve obligado a retirarse a los sesenta y cinco años[22], ya sea que cumpla o no con el tiempo de aportación necesaria para acceder a la jubilación del Seguro Social, sin importar su voluntad de seguir trabajando, sin considerar si mantiene o no sus habilidades motoras y cognitivas, disminuyendo así su tiempo productivo respecto de otras profesiones.

2.1.1 INTERVENCIÓN DEL ESTADO

Respecto a este punto se puede decir que la intervención estatal es plenamente justificable. Por un lado, la actividad aérea por su naturaleza se refiere a cuestiones de orden público como la soberanía del espacio territorial aéreo o la seguridad interna. Frente a estas situaciones el Estado está llamado a atender todos los requerimientos necesarios que garanticen las soberanía y seguridad nacional.

Por otro lado el Estado debe velar por el interés general de toda la población respecto de la fiabilidad del transporte aéreo. Son los ciudadanos de cada nación quienes tienen que movilizarse continuamente para atender asuntos de toda índole,

---

[22] RDAC 128.383 *Personal aeronáutico: Limitaciones en el uso de servicios, "(a) Ningún poseedor de certificado puede contratar una persona, como personal aeronáutico, tampoco ninguna persona puede servir como personal aeronáutico sin que la persona: (c) Ningún poseedor de certificado puede usar los servicios de una persona como piloto en una aeronave que realiza operaciones bajo esta Parte cuando dicha persona ha cumplido 65 años de edad. Ninguna persona puede servir como piloto en una aeronave que realiza operaciones bajo esta Parte si dicha persona ha cumplido los 65 años de edad;"*

por lo que el Estado tiene la obligación de garantizar que el funcionamiento del Transporte Aéreo sea de la más alta calidad, regulando el orden técnico, jurídico, mecánico, laboral, entre otros.

Al respecto Federico Videla manifiesta que: "Como modo esencial de cumplir con sus propias responsabilidades de autoridad soberana y gestor del bien común, el Estado se ve precisado a reglamentar debidamente la situación del personal que participa en la actividad aérea, sobre la base de su poder de policía y de la jurisdicción que ejerce sobre el territorio, incluido el espacio aéreo (*el énfasis es añadido mío)*"[23]

La intervención estatal se pone de manifiesto cuando se le exige al personal aéreo la pertinente documentación y certificaciones que deben ser expedidas por la autoridad aeronáutica competente a fin de demostrar su aptitud y capacidad para desempeñar sus respectivas funciones.

Esta documentación es conocida como certificación de idoneidad o licencia de vuelo, la cual incluye todos los habilitantes y permisos necesarios para actuar como Tripulante Aéreo.

El Tripulante Aéreo debe someterse a continuos controles médicos. Estos controles podrían ser semestrales o anuales dependiendo del tipo de licencia que posea. A parte de estos controles, se los somete también a constantes evaluaciones de carácter físico, psicológico y cognitivo, las mismas que deben ser superadas a fin de poder seguir ejerciendo su profesión.

[23] VIDELA ESCALADA, Federico N., *"Manual de Derecho Aeronáutico con la colaboración de Ma. Luisa Casas de Chamorro Vanasco",* Editor Víctor P de Zavalia, Alberti 835-Buenos Aires, 1979, p. 205.

En caso de no hacerlo, la autoridad tiene la capacidad de suspender temporal o definitivamente su permiso de operación, documento sin el cual el piloto pierde la capacidad para realizar cualquier actividad aérea y por ende el empleador puede separarlo inmediatamente de la empresa previa indemnización. Esta es una de las pocas profesiones en las el hecho de no aprobar un chequeo habitual o un curso de rutina le inhabilita al tripulante para seguir desempeñando su carrera, mientras que en cualquier otro oficio el contar con un título universitario es condición suficiente para trabajar.

2.2 EL COMANDANTE - INFLUENCIA DEL DERECHO MARITIMO.

Cuando se dio origen a la actividad aeronáutica no existía legislación que pueda regular esta área totalmente nueva para la humanidad, por lo que tuvo que verse respaldada por otra rama del Derecho que le permitiera sentar bases y desarrollar su propia legislación conforme las particularidades de la aviación. En virtud de estas circunstancias, las primeras normas aeronáuticas se ven fundamentadas y se encuentran estrechamente relacionadas con el Derecho Marítimo.

En el Derecho Marítimo, los deberes y obligaciones relacionadas con el mando de la aeronave le son atribuidas al Capitán de navío, a quien el derecho público y privado le otorgan obligaciones de dirección y liderazgo en virtud de las funciones de carácter técnico que desempeña. Siguiendo las directrices del Derecho del Mar, en el Derecho Aeronáutico el Comandante de la aeronave recibe por parte del derecho público y privado facultades especiales que lo ponen como autoridad a bordo de la aeronave y le permiten tomar decisiones parar llevar con normalidad el trasporte de pasajeros[24].

[24] GAY DE MONTELL'A Rafael, "*Principios de Derecho Aeronáutico"*, Editorial de Palma Buenos Aires, 1950, p 312.

Esta delegación por parte del derecho público y privado es conocida en el Derecho Marítimo como *MARTER'S AUTHORITY* en inglés y *SCHIFFSGEWALT* en alemán, la cual consiste conjuntamente en un poder-deber que lo obliga a actuar ejerciendo poder y disciplina sobre su tripulación.

Como parte de la delegación el Comandante concentra en su persona funciones de carácter administrativo (facultades que le permiten decidir respecto de situaciones netamente administrativas como son disponer de pertenencias de la aeronave, equipaje, control disciplinario de la tripulación y pasajeros y otros aspectos que no se relacionan con su deber principal que es el transportar a los usuarios) y funciones de carácter otorgativo (que consisten en las facultades otorgadas por la ley como son: ejercer funciones de carácter notarial, hace las veces de policía a bordo, representa procesalmente a la compañía en caso de controversias judiciales, entre otros). Estas funciones son catalogadas como públicas por ser delegadas por el poder público de cada nación. [25]

Asimismo, se ve sometido al estricto cumplimiento de normas que regulan el transporte aéreo nacional e internacional, por lo que su trabajo tiene un carácter de servicio oficial.

Con el surgimiento de esta nueva actividad, la legislación aérea tuvo un gran desarrollo en todos los campos, procuró reglamentar la mayor parte de aspectos relacionados con esta materia y logró grandes resultados regularizando aspectos técnicos. Sin embargo, existieron pocos esfuerzos respecto de temas de fondo que también intervienen en esta actividad, como son los deberes y derechos laborales de los Tripulantes de Vuelo, horas de descanso, horas de trabajo, horas de servicio, fatiga de vuelo y otros, temas que hoy en día se analizan con mayor énfasis y que han tenido grandes avances a lo largo del tiempo. Respecto de estos temas se tratará más adelante y con mayor profundidad, al ser el objetivo principal de esta disertación.

[25] Ibid, p 314.

2.3 CARACTERÍSTICAS DE LA FUNCIÓN DE MANDO

Ser el Comandante de una aeronave conlleva una grandísima responsabilidad. En caso que llegara a existir alguna contingencia, este deberá responder frente a varios sujetos. Tiene la responsabilidad de transportar con seguridad la vida de las personas que viajan con él. Deberá responder frente a su empleador por los bienes que se encuentran a su cargo así como la carga que este transporta. Es sujeto de una gran responsabilidad social toda vez que el 90% de accidentes aéreos implican verdaderos catástrofes en los que no solo se pierden vidas humanas sino que existen daños considerables por el enorme desastre que puede llegar a causar un avión.

Ahora bien, el comandante a más de las responsabilidades propias que tiene como conductor de la aeronave, se le otorgan facultades adicionales como por ejemplo: la representación de la empresa explotadora cuando esté ejerciendo funciones de comandancia en cualquier lugar en donde la empresa no tiene un representante legal.

Por este tipo de prerrogativas especiales que la ley le confiere, y por desempeñar funciones concernientes tanto al sector público como privado, el comandante es objeto de riguroso control por parte del Estado.

Esta gran responsabilidad exige requisitos de integridad física, moral y sobre todo probadas aptitudes técnicas. Así lo establece no solo la legislación interna de cada país, sino que ya desde 1919 en el Convenio de París para la Reglamentación Aérea Internacional se señala que *"El Comandante, los pilotos, los mecánicos y demás miembros del personal de a bordo de una aeronave deben estar provistos de diplomas de competencia y de licencias expedidas o validadas, en las condiciones previstas en el anexo E, por el Estado cuya nacionalidad posee la aeronave"*.

El Comandante es el encargado del mando de la aeronave y asume todas las atribuciones técnicas y jurídicas que comprende el mandato legal dado por la empresa empleadora y de las cuales no puede establecerse un pacto en contrario para librarse de la responsabilidad que asume al pilotear la aeronave.

Esta función de mando tiene dos características muy importantes que siempre están presentes en el desarrollo de la función:

2.3.1 La personalidad del comandante

2.3.2 La continuidad durante el viaje

2.3.1 LA PERSONALIDAD

La personalidad del Comandante se ve conformada por las atribuciones que le confieren la Ley y el Poder Público. El comandante es responsable de una tripulación altamente capacitada, la cual se encuentra estrictamente sujeta a todas las reglamentaciones exigidas por cada país. Este poder oficial es catalogado por algunos autores como un poder *híbrido*[26], ya que el Comandante no solo recibe funciones delegadas por la empresa contratante sino por el mismo Estado.

Adicionalmente, así como el Comandante tiene la obligación de valorar las recomendaciones recibidas del explotador, asimismo tiene la potestad de tomar decisiones que se apeguen a lo que él considera es la mejor forma de sobrellevar la situación a la que se enfrenta, situándose por encima de la recomendación de explotador. Es precioso señalar que cualquier decisión que tome el Comandante obliga directamente al empleador independientemente de la postura de este último.

---

[26] GAY DE MONTELLÁ, Rafael, *"Principios de Derecho Aeronáutico"*, Editorial Depalma, Buenos Aires, 1950, P. 316. En BRUNETTI, *"Manuale del diritto della navigazione marittima e interna",* Padova, 1947, p. 146.

Esta representación se transforma en legal y necesaria por las situaciones especiales a las que se ve expuesto el Comandante y se encuentra regulada principalmente por la Ley; no necesita de firmar un poder o documentación especial para ejercer el mandato, basta simplemente con la firma del contrato de trabajo y ser el Comandante responsable de la nave para poder ejercer todas las responsabilidades encomendadas.

El artículo 2002 del Código Civil ecuatoriano establece que todas las profesiones que están unidas a la facultad de representar y obligar a otra persona respecto de terceros, se sujetan a las reglas del mandado. Por lo que de acuerdo a nuestra legislación, la relación entre Comandante y su empleador estarán sujetas a esta normativa. Sin embargo, de acuerdo a la Ley Aeronáutica el mandato no se perfecciona por la aceptación del mandatario: el Comandante que acepta un empleo sabe que conjuntamente está aceptando el mandato de su empleador y el empleador cuando propone y elige a cierta persona como la encargada de conducir la aeronave le está encomendando los poderes especiales que viene unidos en el contrato de trabajo. Cualquier acto que pretenda desligar la responsabilidad de uno o de otro será nulo.

Este tipo de contrato se conoce en la legislación alemana como *contrato mixto* y son aquellos a los que la ley combina y acopla normas establecidas para otros elementos constitutivos de otros contratos[27]. En este caso, a un contrato común de trabajo le adiciona normas relativas al mandato.

Este hecho pone de relieve la peculiaridad de la representación, toda vez que no es una asignación a la que se accede voluntariamente sino que viene incluida en su cargo, y la cual dura únicamente cuando ejerza funciones de Comandante durante el período de vuelo.

---

[27] GAY DE MONTELLÁ, Rafael, *"Principios de Derecho Aeronáutico"*, Editorial Depalma, Buenos Aires, 1950, P. 319. En MAYR, *"Lehrbuch des bürgerliches Rechtes"* II Reinchenberg, 1923, p.63

2.3.2 CONTINUIDAD AL MANDO DURANTE TODO EL VUELO

Durante todo el período de vuelo, es decir desde que se despega hasta que se aterriza, el Comandante tiene la obligación de ejercer funciones de mando, dirección técnica y disciplinaria, a menos que se presente una situación excepcional como enfermedad o incapacidad que le imposibilite continuar al mando, y por ende debe ser sustituido por algún miembro de la tripulación.

Para nombrar un sucesor se debe tomar en cuenta la costumbre, la experiencia, la capacidad y condiciones técnicas de los candidatos. El artículo 78 del Código Aeronáutico señala que *la sustitución o sucesión del Comandante estará determinada por la jerarquía asignada a cada uno (de los pilotos) por el explotador, y en defecto de ésta, por los reglamentos (el contenido de los paréntesis es agregado mío).* Este acontecimiento tiene que ser notificado oportunamente a la autoridad competente y a la empresa a fin de que se tomen las medidas correspondientes.

2.4 PODERES A BORDO

Las siguientes son las facultades de las que goza y tiene la obligación de ejercer un Comandante a bordo:

a) **Poder de Autoridad.** Se deriva de las atribuciones encomendadas por el derecho público e internacional. El Comandante puede restringir el acceso a la aeronave de elementos peligrosos, rechazar determinados cargamentos, lanzar cosas y objetos de la aeronave, desviar la ruta para salvamento común, dejar en tierra pasajeros o carga peligrosos para la seguridad de la aeronave, confiscar equipajes sospechosos, retener maquinas fotográficas, entre otros. Aún cuando se encuentre en conflicto con la empresa explotadora, éste puede hacer prevalecer su voluntad. Estas facultades han sido

encomendadas a los pilotos a lo largo del tiempo; sin embargo, con los acontecimientos ocurridos el 11 de septiembre de 2001, las regulaciones y precauciones que deben toman los pilotos en el control de sus vuelos aumentaron sustancialmente. Los vuelos realizados deben hacerse con los más altos niveles de seguridad, los equipos deben pasar por un control exhaustivo y los pasajeros deben utilizar el servicio de la empresa únicamente como medio de transporte. Cualquier comportamiento irregular es motivo suficiente para que el piloto pueda apartar a cualquier pasajero de la operación, más aún si es que desde esa fecha se pudo observar que un mal manejo de estas máquinas pueden llevar a verdaderos catástrofes.

b) **Poder de Disponibilidad.** Puede decidir el destino de las pertenecías de la aeronave, cosas cargadas y equipaje de pasajeros cuando de aquello dependa la continuidad del vuelo. Esta facultad se diferencia de la mencionada anteriormente, en que en la primera el piloto prohíbe el embarque de mercancía por seguridad de la aeronave, mientras que en el poder de disponibilidad el piloto decide si cierto equipaje ya chequeado se queda en tierra o se lo envía en otro vuelo para poder continuar con el viaje. Así mismo si es necesario despojar de alguna parte o elemento del avión por razones de peso u otras, es el comandante el llamado a decidir qué elementos dejar.

c) **Poder de Mantenimiento de la Disciplina y de la Higiene de a Bordo Sobre los Individuos de la Tripulación y Pasajeros.** El Comandante es el jefe a bordo sin distinción entre el personal, con la facultad de aplicar sanciones disciplinarias oportunas a todos los individuos que se encuentran dentro del avión, sin importar si forma parte de la tripulación de vuelo o si es pasajero.

d) **Poder Otorgativo.** Para ejercer funciones de carácter notarial, tales como recepción o depósito de testamentos, actas que den fe de nacimientos a bordo y recepción de objetos en depósito de una persona fallecida a bordo, entre otros, con la correspondiente obligación de notificar a las autoridades. Su carácter de máxima autoridad le permite dar fe de los acontecimientos acaecidos a bordo y funge como oficial del estado civil. Sin

embargo, existe un conflicto en el desarrollo de este poder cuando se admiten Comandantes extranjeros para el mando de aeronaves nacionales, en donde se le estarían confiriendo facultades de índole nacional a personas extranjeras. En el Ecuador este supuesto no tendría lugar toda vez que de conformidad con el artículo 74 del Código Aeronáutico *"En las empresas ecuatorianas solo personal técnico aeronáutico de nacionalidad ecuatoriana podrá ejercer actividades aeronáuticas en el país"*.

e) **Deberes Legales y de Policía.** Corresponde al cumplimiento de convenios internacionales y reglamentos internos de cada Estado los cuales le confieren diferentes atribuciones tales como: atribuciones relativas a la seguridad de la aeronave: por ejemplo el porte obligatorio de libros de vuelo que contengan las rutas y procedimientos de emergencia relacionados con la aeronave. Atribuciones de policía a bordo: es la máxima autoridad policial y está capacitado para manipular armas con las que cuentan algunos modelos de aviones para casos de emergencia. Atribuciones sanitarias: tanto a bordo como en las escalas. Atribuciones aduaneras y fiscales: para retener y reportar posibles evasiones fiscales. Atribuciones relativas a la policía judicial: relativas a la detención y entrega de culpables, manipulación y custodia de cuerpos de delitos cometido a bordo.[28]

f) **Poder de Representación Procesal.** Cuando el Comandante se encuentra fuera del lugar de residencia del explotador, en casos de urgencia éste se ve revestido del poder de citar, notificar y solicitar procesos civiles y defenderse en ellos en nombre del explotador siempre y cuando se refieran a problemas relacionados con la operación aérea y la aeronave.

g) **Poder de Aprovisionamiento.** El Comandante podrá en cualquier circunstancia proveer del aprovisionamiento diario de la aeronave y las pequeñas reparaciones necesarias para el buen funcionamiento de la misma, aún hallándose en el mismo lugar de residencia del explotador.

---

[28] GAY DE MONTELLÁ, Rafael, Op. cit. P. 319-321.

h) **Poder de Decisión.** Fuera del lugar de residencia del explotador o en cualquier lugar donde no exista un representante de éste, el Comandante puede realizar cualquier acto tendiente a atender las necesidades del avión y su viaje, además puede despedir y administrar a la tripulación.

2.5 OBLIGACIONES DEL COMANDANTE A BORDO

a) **Comprobación de Navegabilidad.** Es obligación del Comandante comprobar el perfecto estado de navegabilidad de la aeronave antes de cada vuelo. Si bien cada aeroplano cuenta con un certificado de navegabililidad conferido por la autoridad competente como requisito indispensable para realizar sus operaciones, esto no exoneran al piloto de la obligación de comprobar el funcionamiento de todos los sistemas con los que cuenta el avión antes del despegue, aún cuando haya realizado un vuelo previo con la misma tripulación y el mismo equipo. Antes de cada ascenso, él tiene la responsabilidad de verificar personalmente el estado de los elementos de sustentación y propulsión, sistemas de comunicación, máquinas auxiliares, alimentadores de gasolina y grasa, entre otros, a fin de determinar cualquier falla o alteración que pueda existir por el desgaste propio que sufre el equipo después de cada vuelo; en caso de descubrir alguna anomalía, notificarla inmediatamente a la empresa para que los mecánicos procedan a repararla.

El Comandante no se libera de esta responsabilidad aún cuando confíe esta operación a una tercera persona o a una empresa especializada, siendo lo único que podrá alegar a su favor un caso fortuito o fuerza mayor.

b) **Verificación del Personal.** El Comandante se encuentra en la obligación de verificar que toda la tripulación esté dotada de la preparación profesional y moral para realizar su labor con eficiencia y a la vez que se encuentre con toda la capacidad necesaria para atender cualquier situación de emergencia a la que se pueden ver expuestos.

c) **Verificación de Carga.** El Comandante debe conocer cuál es el peso del avión para asegurar la aerodinámica y la sustentación de la aeronave; no puede permitir vuelos con sobrepeso de lo contrario pondría en peligro a toda la aeronave. Puede hacer prevalecer su voluntad por razones de seguridad frente a las órdenes del empleador.

d) **Documentación de a Bordo.** Será responsabilidad del Comandante contar con todos los documentos exigidos a bordo de acuerdo con el Artículo No. 29 del Convenio de Chicago, los cuales son:

1. Certificado de matrícula;
2. Certificado de aeronavegabilidad;
3. Licencias correspondientes a cada miembro de la tripulación;
4. Diario de a bordo;
5. Si está provista de aparatos de radio, la licencia de la estación de radio de la aeronave,
6. Si lleva pasajeros, una lista por nombres de los mismos, indicando los puntos de embarque y de destino.
7. Si transporta carga, un manifiesto de declaraciones detalladas de la carga.

La falta de tales libros o los documentos previamente señalados generan responsabilidad civil y penal para el Comandante, así como la alteración de la información que contienen o la insertación de información falsa está penado por la ley, debido a que los libros constituyen un medio de prueba de los hechos ocurridos durante el vuelo, por lo que deben ser guardados y llevados escrupulosamente por las personas a quienes se los confían. Sin embargo, estos libros constituyen prueba en cuanto tal carácter le sea reconocido por la Ley Nacional.

Las autoridades competentes tendrán derecho a inspeccionar estos certificados y documentos tanto al aterrizar como al salir de cada Estado.

Al respecto, el artículo 65 del Capítulo V del Código Aeronáutico ecuatoriano relativo a la documentación de a bordo establece: "*Para transitar y aterrizar en territorio ecuatoriano las aeronaves deberán estar provistas de certificados de aeronavegabilidad y matrículas, libros de a bordo y demás documentación exigida por la autoridad aeronáutica. Igualmente las tripulaciones de dichas aeronaves deberán llevar a bordo los certificados de competencia y licencias establecidas en este Código y sus reglamentos*".

e) **Salvar la Nave.** El Comandante está obligado a salvar por todos los medios la aeronave, la carga, los pasajeros y la tripulación: si para ello fuera necesario disponer de alguna parte del aeroplano, sus privilegios le facultan de hacerlo comenzando por los objetos considerados de menor valor.

f) **Abandono de la Aeronave.** Tiene la obligación de no abandonar la aeronave hasta haber agotado todas las maniobras y procedimientos aprendidos tanto en su preparación técnica como en su experiencia profesional. El Comandante, de ser posible, tiene el deber de no abandonar la aeronave hasta el último momento y deberá procurar poner a salvo las cartas, libros de vuelo y objetos de valor puestos a su custodia.

2.6 ELECCIÓN DEL COMANDANTE

La elección del Comandante es fundamental para una empresa toda vez que sobre él recaerán todas las prerrogativas y obligaciones que la Ley y la Costumbre establecen. Como se mencionó anteriormente, el Artículo 78 del Código Aeronáutico señala que el explotador es a quien le incumbe la designación del Comandante y en caso de que éste se vea imposibilitado de desempeñar las funciones

encomendadas por el explotador, será sucedido por otro miembro de la Tripulación determinado por la jerarquía que el explotador ha asignado para cada miembro.

La legislación ecuatoriana no establece ningún criterio para decidir a quién debe escoger el empleador como Comandante. En legislaciones comparadas como la francesa[29] se establece que si varios pilotos forman parte de la tripulación, se le confiará el mando al más antiguo dentro del rango más elevado. Este tipo de posturas hoy en día son consideradas contraproducentes, toda vez que debe prevalecer el mérito sobre la antigüedad y tienen que tomarse en cuenta las necesidades del explotador.

En este sentido, podría presentarse el caso en el que un piloto tuviera mayor antigüedad pero no la experiencia de vuelo en el avión tripulado, toda vez que hay que precisar que cada modelo de avión necesita preparación especial y permisos específicos para poder manipularlo. La habilidad de volar no es suficiente si es que no se conocen todos los instrumentos y sistemas con los que cuenta cada tipo y modelo de avión.

Normas italianas[30] han dispuesto que en caso de que existan varios pilotos que tengan el mismo grado y semejantes capacidades, el explotador puede decidir cuál de estos ejercerá las funciones de Comandante.

Finalmente, cuando la nave se encuentra arrendada, en principio es el explotador quien decide que piloto lleva la comandancia de la nave, a menos que el arrendador decida lo contrario.

---

[29] Ley Francesa de 25 de julio de 1936, en GAY DE MONTELLÁ, Rafael, Op. cit. P. 329
[30] Legislación italiana, artículo 884 del Código de la Navegación , en GAY DE MONTELLÁ, Rafael, Op. cit. 330

2.7 FINALIZACIÓN FUNCIONES DE COMANDANCIA

Son diversas las formas por las que las funciones de Comandante se extinguen, a continuación se exponen las principales:

1. Por convenio de las partes;
2. Por la terminación del contrato de trabajo. Si el vencimiento del plazo ocurre durante el viaje o dentro de alguna programación de vuelo, el Comandante se encuentra en la obligación de finalizar con la tarea encomendada para luego hacer entrega de la aeronave, libros y demás documentación;
3. Por incumplimiento del contrato;
4. Muerte del Comandante;
5. Cuando no se pueda realizar el vuelo por problemas con la aeronave;
6. Por enfermedad que pueda convertir en incapaz al Comandante;
7. Por renuncia o dimisión;
8. Por la suspensión de funciones por acto administrativo o expediente penal;
9. Por despido.

Cuando se cumpla cualquiera de las situaciones descritas las atribuciones de Comandante serán retiradas inmediatamente.

3.1 APROXIMACIÓN A LA PROBLEMÁTICA EN LAS JORNADAS DE TRABAJO DE LOS TRIPULANTES AÉREOS.

PROBLEMA: El exceso de horas de servicio que prestan los Tripulantes a su empresa que no son reconocidas económicamente y producen un desgaste físico que perjudica la operación.

NORMA APLICABLE: Resolución del Consejo de Aviación Civil (R-DAC) 121 Subpartes Q, R, S.

TIEMPO DE VUELO: desde que el avión despega hasta que aterriza. Máximo 8 horas en un período de 24 horas.

TIEMPO DE SERVICIO: período durante el cual el Tripulante presta sus servicios al empleador. Máximo 12 horas en un período de 24 horas.

PERÍODO DE DESCANSO: tiempo que se le otorga al Tripulante para recuperarse de la fatiga. El número de horas de descanso depende del número de horas voladas.

Nota: se puede reducir las horas de descanso, siempre y cuando se compense.

La Regulación del Consejo de Aviación Civil contempla cuatro escenarios:

3.1.1 JORNADA LABORAL EN OPERACIONES DOMÉSTICAS

HORAS DE TRABAJO

HORAS DE VUELO	HORAS DE SERVICIO	HORAS DE TRABAJO SEGÚN COD. LABORAL	PERÍODO
8 horas	12 horas	8 horas	24 horas
35 horas	72 horas	40 horas	7 días consecutivos
90 horas	288 horas	160 horas	Mes calendario
990 horas	3168 horas	1920 horas	Año calendario

DESCANSO

HORAS DE VUELO	HORAS DE DESCANSO	DESCANSO REDUCIDO	COMPENSACIÓN POR DESCANSO REDUCIDO
Hasta 8 horas	9 horas	8 horas	10 horas
+ de 8 menos de 9 horas	10 horas	8 horas	11 horas
+ de 9 horas	11 horas	9 horas	12 horas

3.1.2 JORNADAS LABORAL EN OPERACIONES INTERNACIONALES CON TRIPULACIÓN MÍNIMA.

HORAS DE TRABAJO

HORAS DE VUELO	HORAS DE SERVICIO	HORAS DE SERVICIO (casos de fuerza mayor)	HORAS DE TRABAJO SEGÚN CÓD. LABORAL	PERÍODO
8 horas	12 horas	14 horas	8 horas	24 horas
32 horas	72 horas	84 horas	40 horas	7 días consecutivos
100 horas	288 horas	336 horas	160 horas	Mes calendario
1000 horas	3168 horas	3696 horas	1920 horas	Año calendario

DESCANSO

HORAS DE VUELO	HORAS DE DESCANSO
8 horas	Doble de horas voladas (máx. 16 horas)
+ de 8 horas	18 horas consecutivas

3.1.3. JORNADA LABORAL CON TRIPULACIÓN MÍNIMA MÁS UN PILOTO ADICIONAL.

HORAS DE TRABAJO

HORA DE VUELO	HORAS DE SERVICIO	HORAS DE SERVICIO (casos de fuerza mayor)	HORAS DE TRABAJO SEGÚN CÓD. LABORAL	PERÍODO
12 horas	14 horas	16 horas	8 horas	24 horas
---	84 horas	96 horas	40 horas	7 días consecutivos
---	336 horas	384 horas	160 horas	Mes calendario
---	3696 horas	4224 horas	1920 horas	Año calendario

DESCANSO

HORAS DE VUELO	DESCANSO	PERÍODO
---	Doble de horas voladas, no menos de 18 horas	24 horas
20 horas	18 horas	48 horas consecutivas
24 horas	18 horas	72 horas consecutivas

3.1.4. JORNADA LABORAL TRES O MÁS PILOTOS Y UN MIEMBRO ADICIONAL DE TRIPULACIÓN.

HORAS DE TRABAJO

HORA DE VUELO	HORAS DE SERVICIO	HORAS DE SERVICIO (casos de fuerza mayor)	HORAS DE TRABAJO SEGÚN CÓD. LABORAL	PERÍODO
14 horas	14 horas	16 horas	8 horas	24 horas
84 horas	84 horas	96 horas	40 horas	7 días consecutivos
350 horas	350 horas	384 horas	160 horas	Mes calendario
1000 horas	3696 horas	4224 horas	1920 horas	Año calendario

DESCANSO

Dos veces el total de horas voladas.

3. 2 LA JORNADA LABORAL SEGÚN EL CÓDIGO DE TRABAJO.

El Código de Trabajo Ecuatoriano establece derechos y deberes comunes a todos los trabajadores, quienes gozan de estos privilegios por el solo hecho de prestar sus servicios como subordinados de su empleador, independientemente del tipo de actividad que se realice.

Nos enfocaremos en la normativa referente a la duración máxima de la jornada laboral al ser este el tema principal de la tesina. Al respecto, el Código de Trabajo establece que la jornada de trabajo es la siguiente:

Jornada Máxima de Trabajo: es de **ocho (8) horas diarias, sin exceder de cuarenta horas semanales**, salvo disposición en contrario.[31]

Jornada Especial de Trabajo: es la jornada **inferior a ocho (8) horas diarias** de trabajo. Las comisiones sectoriales y comisiones de trabajo determinarán las industrias donde no sea permitido el trabajo durante la jornada completa, y fijarán el número de horas de labor. [32]

Jornada Nocturna: va desde las 19h00 a 06h00, tiene un 25% de recargo.[33]

Limite de Jornadas y descanso forzoso: **La jornada semanal no puede exceder de cinco jornadas máximas a la semana ni cuarenta horas semanales.**[34]

Los sábados y domingos serán de descanso forzoso, de no poder cumplirse, por acuerdo entre el empleado y el empleador se designarán otro tiempo igual de la semana.

Duración del Descanso: Comprende un mínimo de **cuarenta y ocho (48) horas consecutivas.**[35]

Trabajo Sábados y Domingos: solo cabe dentro de las siguientes circunstancias:

1. Necesidad de evitar un grave daño al establecimiento o explotación amenazado por la inminencia de un accidente y, en general, por caso fortuito o fuerza

[31] Codificación del Código de Trabajo, Artículo 47, Registro Oficial Suplemento 167, 16-dic-2005, Crf.
[32] Codificación del Código de Trabajo, Artículo 48, Registro Oficial Suplemento 167, 16-dic-2005, Crf.
[33] Codificación del Código de Trabajo, Artículo 49, Registro Oficial Suplemento 167, 16-dic-2005, Cfr.
[34] Codificación del Código de Trabajo, Artículo 50, Registro Oficial Suplemento 167, 16-dic-2005, Cfr.
[35] Codificación del Código de Trabajo, Artículo 51, Registro Oficial Suplemento 167, 16-dic-2005, Cfr.

mayor que demande atención impostergable. Cuando esto ocurra no es necesario que preceda autorización del inspector de trabajo, pero el empleador quedará obligado a comunicárselo dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes al peligro o accidente bajo multa que será impuesta de conformidad con lo previsto en el artículo 628 de este Código, mismo que impondrá el inspector del trabajo.

En estos casos, el trabajo deberá limitarse al tiempo estrictamente necesario para atender al daño o peligro; y,

2. La condición manifiesta de que la industria, explotación o labor no pueda interrumpirse por la naturaleza de las necesidades que satisfacen, por razones de carácter técnico o porque su interrupción irrogue perjuicios al interés público.[36]

Descanso Semanal Remunerado: será pagado con la cantidad equivalente a la remuneración íntegra, es decir de dos días de acuerdo con la naturaleza de la labor o industria.[37]

Horas Suplementarias y Extraordinarias: **Por convenio escrito, la jornada de trabajo podrá exceder las ocho (8) horas diarias y cuarenta (40) semanales,** siempre que el inspector de trabajo lo autorice y se observe lo siguiente:

1. **Las Horas Suplementarias no podrán exceder de cuatro (4) en un día ni (12) doce a la semana.** No más de cincuenta y dos horas a la semana (52).

2. Horas suplementarias de 6h00 a 24h00 tienen 50% de recargo. Horas suplementarias de 24h00 a 6h00 tienen un 100% de recargo. La base para el cálculo será la hora diurna.

---

[36] Codificación del Código de Trabajo, Artículo 52, Registro Oficial Suplemento 167, 16-dic-2005, Cfr.
[37] Codificación del Código de Trabajo, Artículo 53, Registro Oficial Suplemento 167, 16-dic-2005, Cfr.

3. Horas de trabajo en días sábado y domingo tienen 100% de recargo.[38]

Prohibición: Ni aún por contrato podrán excederse cuatro horas suplementarias en un día ni doce a la semana.[39]

División de la jornada: La jornada ordinaria de trabajo podrá ser dividida en dos partes, con reposo de hasta dos horas después de las cuatro primeras horas de labor, pudiendo ser única si a juicio del Director Regional de Trabajo así lo impusieren las circunstancias.[40]

3.3 RESOLUCIÓN DEL CONSEJO DE AVIACIÓN CIVIL (R-DAC 121.385) PARA LA REGULACION DEL TIEMPO DE VUELO, SERVICIO Y DESCANSO: TRIPULACIONES DE VUELO Y CABINA.

Todos los explotadores que realicen operaciones comerciales domésticas e internacionales, regulares y no regulares en el Ecuador, estarán sometidos a las subpartes Q, R y S de las RDAC 121. Esta normativa especial prevalece sobre el Código de Trabajo.

3.3.1 RDAC 121 SUBPARTE "Q" OPERACIONES DOMÉSTICAS

Tiempo de Vuelo: el tiempo de vuelo es aquel que abarca desde que el avión despega hasta que aterriza.

El tiempo de vuelo no podrá ser superior a:

---

[38] Codificación del Código de Trabajo, Artículo 55, Registro Oficial Suplemento 167, 16-dic-2005, Cfr.
[39] Codificación del Código de Trabajo, Artículo 56, Registro Oficial Suplemento 167, 16-dic-2005, Cfr.
[40] Codificación del Código de Trabajo, Artículo 57, Registro Oficial Suplemento 167, 16-dic-2005, Cfr.

HORAS	PERIODO
8 horas de vuelo	24 horas consecutivas
35 horas de vuelo	7 días consecutivos
90 horas de vuelo	Durante cualquier mes calendario
990 horas de vuelo	Durante cualquier año calendario

Nota: Ningún poseedor de certificado de operaciones domésticas puede programar a un miembro de la Tripulación de vuelo y ningún miembro de la Tripulación de vuelo puede aceptar una asignación de tiempo de vuelo en transportación aérea programada o en otros vuelos comerciales si el total del tiempo de vuelo de ese tripulante excede los tiempos antes señalados.

El Código de Trabajo establece que la jornada de trabajo no puede exceder de:

HORAS	PERIODO
8 horas de trabajo	24 horas consecutivas
40 horas de trabajo	7 días consecutivos
160 horas de trabajo	Durante cualquier mes calendario
1840 horas de trabajo	Durante cualquier año calendario

Se puede observar que existe una superioridad de horas trabajo por parte del empleado sometido al Código de Trabajo respecto de las horas de vuelo del Tripulante. Sin embargo, es preciso señalar que esta limitación se refiere únicamente a los períodos de tiempo que transcurren desde que el avión despega hasta que aterriza, todo el tiempo anterior, posterior e incluso el tiempo entre vuelos no es tomado en cuenta. A este período en el que el piloto no se encuentra volando pero presta servicios al explotador se lo conoce como Tiempo de Servicio.

Tiempo de Servicio: Es aquel período durante el cual el Tripulante presta servicios al poseedor de un certificado de operaciones desde el momento en el que se presenta a trabajar hasta que concluye con el vuelo o la serie de vuelos programados y él retorna a su lugar de descanso. El total de horas de servicio **no puede exceder de 12 horas en un período 24 horas consecutivas.**

Cada poseedor de certificado que conduce operaciones domésticas deberá relevar a cada miembro de la Tripulación de vuelo contratado o en la transportación aérea programada (itinerario) de toda nueva función por lo menos 24 horas consecutivas durante un período de 7 días consecutivos.[41]

Es decir, las horas de vuelo indicadas anteriormente no son el tiempo de trabajo real de la Tripulación pues su tiempo de servicio asciende a 12 horas diarias. Además, la regulación de la Dirección de Aviación Civil señala que se los debe relevar de cualquier función por lo menos 24 horas consecutivas y no 48 horas consecutivas como lo indica el Artículo 51 del Código de Trabajo (Duración de descanso obligatorio), por lo que la Tripulación de vuelo y cabina puede trabajar 6 días a la semana.

HORAS DE TRABAJO REAL DE UNA TRIPULACION (HORAS DE VUELO + HORAS DE SERVICIO)

HORAS	PERÍODO
12 horas de servicio	24 horas consecutivas
72 horas de servicio	7 días consecutivos
288 horas de servicio	Durante cualquier mes calendario
3168 horas de servicio	Durante cualquier año calendario

[41] Resolución del Consejo de Aviación Civil RDA121.471, Actualización DGAC No. 132, 7 de julio de 2008*"Limitaciones del tiempo de vuelo y requerimientos de descansos: Todos los miembros de la Tripulación de vuelo",* literal d).

CUADRO COMPARATIVO

HORAS DE TRABAJO TRIPULANTE	HORAS DE TRABAJO CODIGO LABORAL	PERIODO
12 horas	8 horas	24 horas consecutivas
72 horas	40 horas	7 días consecutivos
288 horas	160 horas	Durante cualquier mes calendario
3168 horas	1920 horas	Durante cualquier año calendario

PERÍODO DE DESCANSO

Asimismo, la RDAC 121.471 establece también las horas de descanso mínimas que debe tener la tripulación para evitar la fatiga en las próximas operaciones aéreas:

HORAS DE DESCANSO	HORAS DE VUELO
a) 9 horas consecutivas de descanso	Para menos de 8 horas de vuelo programado
b) 10 horas consecutivas de descanso	Para 8 horas o más pero menos de 9 horas de tiempo de vuelo programado
c) 11 horas consecutivas de descanso	Para 9 horas o más de tiempo de vuelo programado

REDUCCIÓN DEL PERÍODO DE DESCANSO

El poseedor de un certificado de operaciones de vuelo podrá reducir el período de descanso de una tripulación siempre y cuando cumpla las siguientes condiciones:

HORAS DE DESCANSO	CONDICIÓN
Caso A: reducir de 9 a 8 horas consecutivas de descanso	Cabe la reducción si al miembro de la tripulación se le da un período de descanso de por lo menos 10 horas consecutivas, luego de terminado el nuevo período de servicio.
Caso B: reducir de 10 a 8 horas consecutivas de descanso	Cabe la reducción si al miembro de la tripulación se le da un período de descanso de por lo menos 11 horas consecutivas, luego de terminado el nuevo período de servicio.
Caso C: reducir de 11 a 9 horas consecutivas de descanso	Cabe la reducción si al miembro de la tripulación se le da un período de descanso de por lo menos 12 horas consecutivas, luego de terminado el nuevo período de servicio.

EJEMPLO PRÁCTICO CASO B

DÍA 1

Una Tripulación está programada para cumplir el primer vuelo que despega a las 7h00 y llega a su destino a las 9h00. Cumplen con una segunda ruta que despega a las 10h00 y llega a 13h00 horas. Y finaliza su tercera ruta con un vuelo que despega a las 14h00 y aterriza a las 17h00.

DÍA 2

En virtud de la necesidad del operador, la Tripulación es programada para un nuevo vuelo que empieza a las 3h00 y arriba a las 4h00, luego sale en un segundo vuelo que parte a las 5h00 y aterriza a las 7h00 y finaliza un tercer viaje que despega a las 8h00 y llega a las10h00.

DISTRIBUCIÓN DE HORAS DE VUELO, HORAS DE SERVICIO Y HORAS DE DESCANSO DE CONFORMIDAD CON EL EJEMPLO PRÁCTICO.

DÍA 1

8 horas de vuelo. Tres rutas 7h00 a 9h00/ 10h00 a 13h00/ 14h00 a 17h00.

12 horas de servicio. Desde las 6h00 hora en la que se presenta para el briefing[42] hasta las 18h00 que se estacione el avión se apaguen los equipos y salga del aeropuerto.

8 horas de descanso reducido. La regulación establece que después de 8 horas de vuelo se debe tener un tiempo de descanso de 10 horas, sin embargo, si el operador tiene programado otro vuelo y necesita de la Tripulación, este está habilitado para reducir el tiempo de descanso a 8 horas e iniciar otra programación siempre y cuando se compense esas horas de descanso de acuerdo a lo establecido con la ley.

[42] Briefing: Tiempo anterior al despegue de vuelo en el que el piloto tiene que presentarse a prestar sus servicios a la compañía, para revisar condiciones climáticas, rutas de vuelo y demás información que se le entrega para el correcto desempeño del vuelo.

DÍA 2

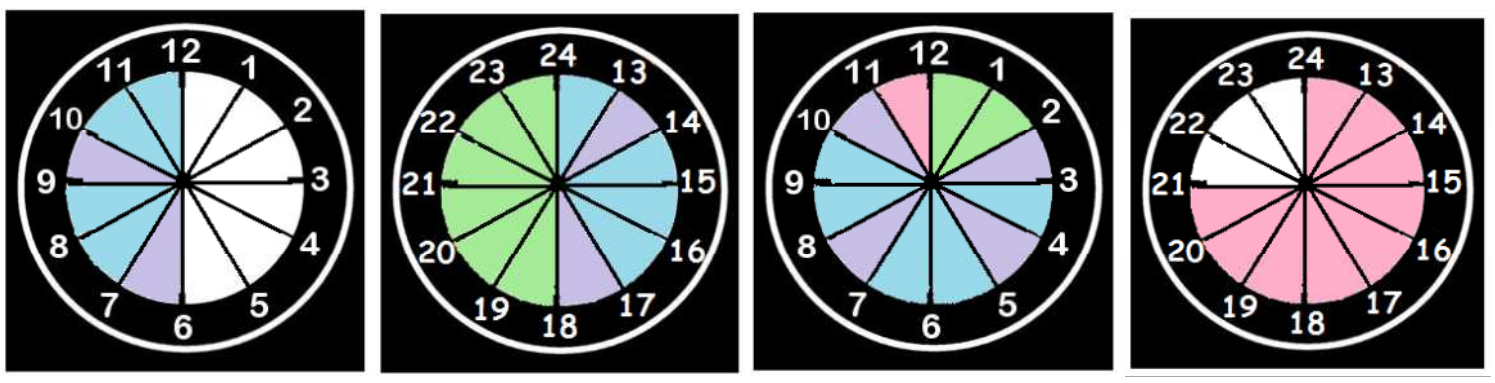
5 horas de vuelo. Tres rutas 3h00 a 4h00/ 5h00 a7h00/ 8h00 a 10h00.

9 horas de servicios de un máximo de 12 horas, que van desde las 2h00 de la mañana, hora en la que se presenta para el briefing, hasta las 11h00, hora en la que termina su servicio una vez que apaga los motores, estaciona el avión y sale del aeropuerto.

10 horas de descanso que se le otorgan por haber prestado servicios después de un período de descanso reducido, de conformidad con la ley.

DÍA 1 **DÍA 2**

AM **PM** **AM** **PM**



Horas de Servicio

Horas de Vuelo

Horas de Descanso Reducido

Horas de Descanso

3.3.2 RDAC 121 SUBPARTE "R" OPERACIONES INTERNACIONALES TIEMPO DE VUELO TRIPULACIÓN MÍNIMA

El tiempo de vuelo en operaciones internacionales con una Tripulación Mínima[43], no podrá ser superior a:

HORAS	PERIODO
8 horas de vuelo	24 horas consecutivas
32 horas de vuelo	7 días consecutivos
100 horas de vuelo	Durante cualquier mes calendario
1000 horas de vuelo	Durante cualquier año calendario

3.3.2.1 TIEMPO DE SERVICIO TRIPULACIÓN MÍNIMA

El tiempo de servicio no podrá exceder de 12 horas en 24 horas consecutivas en operaciones internacionales con tripulación mínima.

HORAS	PERIODO
12 horas de servicio	24 horas consecutivas
72 horas de servicio	7 días consecutivos
288 horas de servicio	Durante cualquier mes calendario
3168 horas de servicio	Durante cualquier año calendario

El período de servicio podrá extenderse 2 horas más, es decir, hasta 14 horas, solamente cuando existan malas condiciones meteorológicas en el aeropuerto de salida o de destino, catástrofes naturales, mantenimiento no programado de aeronaves , grave conmoción interna en el País de salida o destino, o accidentes aéreos o terrestres. La operación será autorizada y estará bajo responsabilidad del Gerente de

[43] Tripulación Mínima: La Tripulación Mínima está especificada en el Manual de Vuelo aprobado de la aeronave correspondiente. Por ejemplo: Boeing 767 (1) Piloto al mando (1) Primer Oficial. Airbus A 319/320 (1) Piloto al mando (1) Primer Oficial. Resolución del Consejo de Aviación Civil (R-DAC)121.385

Operaciones de la Compañía. Esta autorización se emitirá antes de la realización del vuelo y comprenderá un vuelo o una serie de vuelos internacionales.

HORAS	PERIODO
14 horas de servicio	24 horas consecutivas
84 horas de servicio	7 días consecutivos
336 horas de servicio	Durante cualquier mes calendario
3696 horas de servicio	Durante cualquier año calendario

3.3.2.2 PERÍODO DE DESCANSO TRIPULACIÓN MÍNIMA

Las horas de descanso mínimas que debe tener la tripulación para evitar la fatiga en las próximas operaciones aéreas internacionales son las siguientes:

HORAS DE VUELO	HORAS DE DESCANSO
Para menos de 8 horas de vuelo programado	a) El doble de horas voladas, pero no menos de 8 horas consecutivas de descanso. (max. 16 horas)
Para más de 8 horas consecutivas de vuelo	b) 18 horas consecutivas de descanso

3.3.2.3 TIEMPO DE VUELO TRIPULACION MÍNIMA MÁS UN PILOTO ADICIONAL

El tiempo de vuelo en una Tripulación mínima más un piloto adicional será de:

HORAS	PERIODO
12 horas de vuelo	24 horas consecutivas

3.3.2.4 TIEMPO DE SERVICIO TRIPULACIÓN MÍNIMA MÁS UN PILOTO ADICIONAL

El tiempo de servicio no podrá exceder de 14 horas en 24 horas consecutivas en operaciones internacionales con tripulación mínima más un piloto adicional.

HORAS	PERIODO
14 horas de servicio	24 horas consecutivas
84 horas de servicio	7 días consecutivos
336 horas de servicio	Durante cualquier mes calendario
3696 horas de servicio	Durante cualquier año calendario

El tiempo de servicio podrá extenderse 2 horas más, es decir, hasta 16 horas, solamente cuando existan malas condiciones meteorológicas en el aeropuerto de salida o de destino, catástrofes naturales, mantenimiento no programado de aeronaves, grave conmoción interna en el País de salida o de destino, o accidentes aéreos o terrestres. La operación será autorizada y estará bajo responsabilidad del Gerente de Operaciones de la Compañía. Esta autorización se emitirá antes de la realización del vuelo, y comprenderá un vuelo o una serie de vuelos internacionales.

HORAS	PERIODO
16 horas de servicio	24 horas consecutivas
96 horas de servicio	7 días consecutivos
384 horas de servicio	Durante cualquier mes calendario
4224 horas de servicio	Durante cualquier año calendario

3.3.2.5 TIEMPO DE DESCANSO TRIPULACION MÍNIMA MÁS UN PILOTO ADICIONAL

a) El doble de las horas voladas no menor a 18 horas.

b) Cuando un Tripulante haya volado más de 20 horas durante 48 horas consecutivas o 24 horas durante 72 horas consecutivas deberá tener un descanso de 18 horas antes de ser programado para cualquier tarea.

Para el cumplimiento de una tripulación de vuelo con un tripulante de vuelo adicional, se le deberá reservar un asiento cómodo en la cabina de pasajero, preferentemente en Business Class[44]. No se permitirá que el tripulante viaje en el jumpseat[45] de la cabina de mando.

3.3.2.6 TIEMPO DE VUELO CON TRES O MÁS PILOTOS Y UN MIEMBRO ADICIONAL DE TRIPULACIÓN DE VUELO (RDAC 121.485)

HORAS	PERIODO
No se especifica un máximo de horas de vuelo. Si el tiempo de servicio es de máximo 14 horas, se asume que este sería el máximo de horas de vuelo	24 horas consecutivas
No se especifica un máximo de horas de vuelo. Si el tiempo de servicio es de máximo 14 horas, se asume que el máximo de horas de vuelo a la semana sería de 84 horas.	7 días consecutivos
350 horas de vuelo	Durante **90** días consecutivos.
1000 horas de vuelo	Durante cualquier año calendario

"Cada poseedor de certificado que realiza operaciones internacionales programará sus horas de vuelo para proveer períodos adecuados de descanso en tierra para cada piloto que está lejos de su base y quien sea un piloto en un avión que tiene una tripulación de tres o más pilotos y un miembro adicional de la tripulación de vuelo. Además, proveerá lugares adecuados para dormir en el avión si un piloto es programado para volar por más de 12 horas durante 24 horas consecutivas."[46]

---

[44] Business Class: clase ejecutiva.
[45] Jumpseat: asiento ubicado en la cabina de mando para inspectores.
[46] Resolución del Consejo de Aviación Civil (R-DAC) 121.485, "*2.3. Tres o más pilotos y un miembro adicional de Tripulación de vuelo, 2.3.1. Tiempo de vuelo*".

3.3.2.7 TIEMPO DE SERVICIO CON TRES O MÁS PILOTOS Y UN MIEMBRO ADICIONAL DE TRIPULACIÓN DE VUELO (RDAC 121.485)

Ningún Tripulante aceptará una programación que exceda de:

HORAS	PERIODO
14 horas de servicio	24 horas consecutivas
84 horas de servicio	7 días consecutivos
350 horas de servicio	Durante cualquier mes calendario
4224 horas de servicio	Durante cualquier año calendario

"El tiempo de servicio podrá extenderse 2 horas más, es decir, hasta 16 horas, solamente cuando existan malas condiciones meteorológicas en el aeropuerto de salida o de destino, catástrofes naturales, mantenimiento no programado de aeronaves, grave conmoción interna en el País de salida o de destino, o accidentes aéreos o terrestres. La operación será autorizada y estará bajo responsabilidad del Gerente de Operaciones de la Compañía. Esta autorización se emitirá antes de la realización del vuelo, y comprenderá un vuelo o una serie de vuelos internacionales."[47]

HORAS	PERIODO
16 horas de servicio	24 horas consecutivas
96 horas de servicio	7 días consecutivos
384 horas de servicio	Durante cualquier mes calendario
4224 horas de servicio	Durante cualquier año calendario

3.3.2.8 TIEMPO DE DESCANSO CON TRES O MÁS PILOTOS Y UN MIEMBRO ADICIONAL DE TRIPULACIÓN DE VUELO (RDAC 121.485)

"El poseedor de certificado que realiza operaciones internacionales dará a cada piloto después de regresar a su base desde cualquier vuelo o series de vuelos, un

[47] Resolución del Consejo de Aviación Civil (R-DAC) 121.485, "*2.3. Tres o más pilotos y un miembro adicional de Tripulación de vuelo, 2.3.3. Tiempo de servicio b)".*

período de descanso que es por lo menos dos veces el número total de horas que voló desde el último período de descanso en su base. Durante el período de descanso requerido por este párrafo la empresa aérea no puede requerirlo para realizar ninguna tarea. Si el período requerido de descanso es de más de siete días, esa parte del período de descanso en exceso de siete días puede ser dada en cualquier momento antes de que el piloto sea programado de nuevo para una tarea de vuelo en cualquier ruta."[48]

3.3.2.9 DISPOSICIONES GENERALES APLICABLES A LAS REGULACIONES DE TIEMPO DE SERVICIO, VUELO Y PERÍODO DE DESCANSO

a) En caso de que un Tripulante sea programado para realizar operaciones regulares, no regulares domésticas e internacionales en un mismo día, mes o año calendario, la regulación más restrictiva será la que se aplicará con ese Tripulante.

b) Presentación de un Tripulante para un vuelo programado:

–La hora de presentación varia de una a dos horas antes del despegue en los vuelos internacionales, esto depende del destino programado.

–Para vuelos nacionales una hora antes.

–Para vuelos CHARTER, la Tripulación se presentará 1h15 antes.

–La hora de presentación del Tripulante cuando ha sido activado su reserva (sobre aviso). Para el caso de Tripulantes de cabina, inicia desde la hora de presentación a la reserva presencial.

–Traslado de los Tripulantes hasta el lugar de inicio del vuelo o serie de vuelos, cuando éste inicia fuera de la base de residencia del Tripulante, será la hora itinerada del vuelo dispuesto para su movilización y será tomado como tiempo de servicio.

---

[48] Resolución del Consejo de Aviación Civil (R-DAC) 121.485, "*2.3. Tres o más pilotos y un miembro adicional de Tripulación de vuelo, 2.3.3. Tiempo de servicio b)".*

–Traslado de los Tripulantes en retorno hasta su base de residencia es parte del período de servicio.

c) Un tripulante que cumple funciones administrativas y de entrenamiento es considerado como periodo de servicio.

d) No se considerará que un Tripulante ha excedido las limitaciones de tiempos de vuelo y servicio cuando por razones ajenas y no programadas por la compañía (meteorología, desviaciones al aeropuerto alterno, ATC Control del Tráfico Aéreo) un vuelo en su última fase se retrasa o se desvía por lo que la Tripulación terminará el vuelo programado hasta su destino final.

3.4 ANÁLISIS DE HORARIOS DE VUELO REALES DE EMPRESAS ECUATORIANAS

3.4.1 PROGRAMACIÓN DEL 16 DE NOVIEMBRE DE 2011

ANÁLISIS HORARIO "CAPITAN 12" CASO 1 ver anexo 1

EMPRESA PRIVADA

Avión: Airbus A320

Briefing: para esta compañía el piloto debe presentarse una hora antes para vuelos con destino a Bogotá.

Itinerario:

Ruta	Salida	Llegada	Tiempo en aire	Tiempo en tierra
QUITO-BOGOTA	6:20	7:50	1:30	
BOGOTA –QUITO	8:45	10:15	1:30	0:55
QUITO-BOGOTA	11:23	12:53	1:30	1:08
BOGOTA-QUITO	14:10	15:40	1:30	1:17

Las normas de aviación civil establecen que para vuelos internacionales la Tripulación debe presentarse con dos horas de anticipación a la hora de despegue de la aeronave. Sin embargo, la compañía modifico esta disposición y redujo el tiempo de presentación para el Briefing a una hora.

En el presente caso el vuelo despega a las 6h20 por lo que la Tripulación debería presentarse a las 4h20 de la mañana, por la modificación que hace el Manual de Operaciones de Vuelo estos deben presentarse a las 5h20.

Lectura del itinerario:

- El primer vuelo de Quito a Bogotá despega a las 6h20 y aterriza a las 7h50 de la mañana, tiene una duración de 1h30.
- La Tripulación permanece en tierra 0h55 y despega a las 8h45 am para aterrizar en Quito a las 10h15 am, el tiempo de vuelo es de 1h30.
- Luego permanece en tierra 1h08 para volver a despegar a las 11h23 con destino a Bogotá aterrizando a las 12h53, con un tiempo de vuelo de 1h30.
- Permanecen en tierra 1h17 y despegan de Bogotá a las 14h10 aterrizando en Quito a las 15h40.
- En total la Tripulación voló un total de seis (6) horas.

3.4.1.1 CÁLCULO DEL TIEMPO DE VUELO Y TIEMPO DE SERVICIO EN EL PRESENTE CASO REAL 1

TIEMPO DE VUELO

Ruta	Salida	Llegada	Duración
QUITO-BOGOTA	6:20	7:50	1:30
BOGOTA –QUITO	8:45	10:15	1:30
QUITO-BOGOTA	11:23	12:53	1:30
BOGOTA-QUITO	14:10	15:40	1:30
TOTAL HORAS DE VUELO			6:00

TIEMPO DE SERVICIO

Ruta	Presentación previa al vuelo	Salida	Llegada	Duración del vuelo	Tiempo en tierra	Desactivar Sistemas, apagar motores, desembarcar
	5:20-6:20					
QUITO-BOGOTA		6:20	7:50	1:30	0:55	
BOGOTA – QUITO		8:45	10:15	1:30	1:08	
QUITO-BOGOTA		11:23	12:53	1:30	1:17	
BOGOTA-QUITO		14:10	15:40	1:30		
						15:40-16:25
Subtotal	1 hora			6 horas	3:20 horas	45 minutos
TOTAL	**11:05 HORAS DE SERVICIO**					

Lectura del Itinerario:

- La Tripulación se presenta a trabajar a las 5h20.
- Despega de Quito a las 6h20 y aterriza en Bogotá a las 7h50.
- Permanece en tierra cincuenta y cinco minutos (0:55).
- Despega de Bogotá a las 8h45 y aterriza en Quito a las 10h15.
- Permanece en tierra una hora con ocho minutos (1:08), y emprende un nuevo vuelo.
- Despega de Quito a las 11h23 y aterriza en 12h53.
- Permanece en tierra una hora con diez y siete minutos (1:17)
- Regresa a Quito a las 14h10 y aterriza a las 15h40.

- Estacionar el avión, desactivar los sistemas, apagar los motores, pasar migración y terminar todas sus funciones le toma aproximadamente cuarenta y cinco minutos (0:45) adicionales.
- Finalmente ha volado seis (6) horas, pero le ha prestado servicio a la compañía once horas con cinco minutos (11:05).

De acuerdo con la RDAC 121 SUBPARTE "R" para Operaciones Internacionales con una Tripulación de vuelo Mínima, un piloto que ha volado menos de 8 horas deberá recibir un descanso obligatorio de al menos el doble de horas voladas, pero no menos de 8 horas consecutivas de descanso. (max. 16 horas). En el presente caso el piloto voló 6 horas por lo que su período de descaso obligatorio es de 12 horas. Lo que quiere decir que va a estar habilitado para volar a partir de las 4h25 am del día siguiente.

Mientras nuestra legislación toma en cuenta únicamente las horas de vuelo para computar el descanso, las horas de servicio no tienen ningún tipo de consideración. En el presente caso la persona ha prestado a la compañía 11:05 horas de servicio lo que equivale a haber trabajado desde las 5:20 a 16:25 del 11 de noviembre de 2011. Las actividades que realizó durante todo este período también son horas de trabajo. Por razones de seguridad el piloto debe presentarse una o dos horas antes del despegue, dependiendo del vuelo, con el fin de conocer las condiciones meteorológicas pronosticadas y reportadas de la ruta a ser volada, aeropuertos de origen, destino y alternos, adicionalmente tiene que pasar filtros de seguridad y revisar que todos los instrumentos de aeronavegación que se encuentran en la cabina estén en perfectas condiciones.[49]

---

[49] Resolución del Consejo de Aviación Civil (RDAC) 121 601 parte a) b) y c). "*4.10.2. Información al Piloto al Mando en Operaciones Doméstica, Internacionales, y No Regulares: Meteorología y NOTAM's para Vuelos Domésticos"*
El Piloto al Mando antes de comenzar un vuelo deberá conocer las condiciones meteorológicas pronosticadas y reportadas de la ruta a ser volada, aeropuertos de origen, destino y alternos. Esta documentación deberá ser entregada por el Despachador antes de iniciar el vuelo.

El siguiente listado es un detalle de los puntos que debe revisar la Tripulación antes de proceder con el despegue.

DISPATCH CHECK LIST BRIEFING **AeroLínea**

Nº.	Item	Acción / Información
1	Declaración General o Itinerario	Verificar la CREW
2	Nº Vuelo	Identificacion Vlo.
3	Ruta	Origen / Destino
4	ETD	Itinerario
5	Modelo de Aeronave	A320 / A319 / B763
6	Registro de la Aeronave	HC-
7	Ubicación de la aeronave	PIT de Parqueo
8	Pasajeros Estimados	Cantidad
9	Equipaje Estimado	Peso en LB o KG
10	Carga Estimada	Peso en LB o KG
11	D.G	SI NO
12	TOW Estimado	Peso en LB o KG
13	MTOW	Peso en LB o KG (ESTRUCT/OPS)
14	Combustible Requerido	Peso en LB o KG
15	Metar Aeropuerto Origen	Actualizado
16	TAF Aeropuerto Destino / Alternos	ETA
17	Vientos en Ruta	Nivel Planificado
18	FORECAST	Ruta
19	NOTAM..Origen / Destino / Alterno	Afectaciones
20	Entrega Documentos	Firma del Capitan

Asimismo, hay que tomar en cuenta otros derechos laborales que a un piloto se le desconocen. Del ejemplo anterior se desprende que el piloto se presenta a prestar sus servicios a las 5h20 am por lo que de acuerdo al Art. 49 del Código de Trabajo de 5h20 a 6h00 se encuentra dentro de la jornada nocturna de trabajo, por lo que le corresponde un 25% de recargo por el tiempo trabajado. El Art. 47 del Código de

- Carta de Pronóstico Meteorológico Significativo (Área de Operación).
- Vientos de altura y temperatura (Áreas de Operación).
- TAF (Destinos).
- SPECI, SIGMET, AIRMET. (si es aplicable)
- NOTAM's Aeropuertos y de Ruta, (pistas, radio ayudas, etc.) que puedan afectar al desarrollo de las operaciones.

Nota1: Un set de documentación puede servir para un vuelo o serie de vuelos en el que se asigne a un mismo piloto al mando. (continúa en la siguiente página)
Nota2: En vuelo NO-REGULARES, fuera de las rutas y aeropuertos regulares de la compañia*; el Piloto al mando antes del inicio y durante el vuelo debe obtener y familiarizarse con las condiciones meteorológicas del aeropuerto de salida, destino alternos, y ruta. (RDAC 121.599 b)) (RDAC 121 603 b))*
La documentación deberá ser entregada al PIC durante el Breafing por parte del despachador, ya sea en la sala de despacho o cabina de la aeronave. .

Trabajo establece que la jornada máxima de trabajo es de ocho horas diarias, por lo que las 3horas 5 minutos adicionales en las que el Tripulante presta su servicio a la empresa deberían ser horas suplementarias con un 50% de recargo. Sin embargo, nada de esto es considerado como trabajo y peor aún es reconocido monetariamente.

Adicionalmente, dentro del horario de trabajo de un empleado se debe destinar un tiempo para que este almuerce y descanse con tranquilidad. Si bien en cada vuelo los pasajeros como la Tripulación tienen a su disposición snacks y bebidas, no se puede considerar que esta es una alimentación saludable y mucho menos relajante si es que se realiza durante el vuelo a horarios indistintos.

3.4.2 PROGRAMACIÓN DEL 16 DE NOVIEMBRE DE 2011

ANÁLISIS HORARIO "COPILOTO 16" ver anexo 1 CASO 2

EMPRESA PRIVADA

Avión: Boing 767-300

Briefing: para esta compañía el piloto debe presentarse dos horas antes para vuelos con destino a New York.

Itinerario:

Ruta	Salida	Llegada	Tiempo en aire	Tiempo en tierra
GUAYAQUIL NEW YORK	15:10	22:30	7:20	

De la misma forma que en el caso anterior, la regulación aeronáutica establece que para vuelos internacionales, la Tripulación debe presentarse con dos horas de anticipación previo al despegue del vuelo.

Lectura del Itinerario:

En el presente caso la hora de presentación en el aeropuerto es a las 13h10. El avión despega de Guayaquil a las 15h10 y aterriza en New York a las 22h30. El tiempo de vuelo de la aeronave es de 7h20.

3.4.2.1 CÁLCULO DEL TIEMPO DE VUELO Y TIEMPO DE SERVICIO EN EL PRESENTE CASO REAL 2

TIEMPO DE VUELO

Ruta	Salida	Llegada	Duración
GUAYAQUIL NEW YORK	15:10	22:30	7:20
TOTAL HORAS DE VUELO			**7:20**

TIEMPO DE SERVICIO

Ruta	Presentación previa al vuelo	Salida	Llegada	Duración del vuelo	Cerrar sistemas, apagar motores, desembarcar
	13:10-15:10				
GUAYAQUIL NEW YORK		15:10	22:30	7:20	
					22:30 – 23:30
Subtotal	2 horas			7:20	1 hora
TOTAL	**10h20 HORAS DE SERVICIO**				

El copiloto en el presente caso ha volado menos de 8 horas (7:20) por lo que de conformidad con la ley, deberá recibir un descanso obligatorio de al menos el doble de horas voladas, pero no menos de 8 horas consecutivas de descanso. (max. 16 horas). En este sentido el piloto estará habilitado para volar a partir de 14h10 del día 17 de noviembre de 2011.

De igual manera que en el “caso 1”, no se ha tomado en cuenta el tiempo de servicio trabajado, el cual supera las de una jornada laboral normal establecida en el Código de Trabajo. Obviamente este exceso de horas no son tomadas en cuenta como horas suplementarias y mucho menos se recibe una remuneración adicional por jornada nocturna.

Adicionalmente se debe tomar en cuenta que no se le asigna tiempos específico de almuerzo, ni se le presta las condiciones adecuadas para que se alimente correctamente. El traslado de un continente a otro implica cambios en todo sentido, como por ejemplo temperatura, clima, horarios, cronograma de descanso (tiempo para dormir) hasta otro idioma. Ninguno de estos factores es tomado en cuenta para organizar una apropiada jornada de trabajo que cuente con el respectivo descanso reparador que permita evitar la fatiga.

3.4.3 PROGRAMACIÓN DEL 22 DE OCTUBRE DE 2012

ANÁLISIS HORARIO “CAPITAN 4” ver anexo CASO 3

EMPRESA PÚBLICA

Ruta	Salida	Llegada	Duración
QUITO-CUENCA	8:00	8:50	0:50
CUENCA – QUITO	9:15	10:05	0:50
QUITO-MANTA	12:00	13:00	0:30
MANTA -QUITO	13:30	14:30	0:45
QUITO-LAGO AGRIO	16:10	16:40	0:30
LAGO AGRIO-QUITO	17:10	17:40	0:30
TOTAL HORAS DE VUELO			**3:55**

Lectura del itinerario:

- El vuelo despega de Quito a Cuenta a las 8h00 y aterriza a las 8h50 con una duración de cincuenta minutos (0:50).
- Parte de Cuenca a las 09h15 y aterriza a la 10h05 en Quito. El vuelo duró cincuenta minutos (0:50).
- Realiza una nueva ruta partiendo desde Quito hasta Manta a las 12h00 y aterriza a las 13h00. Duración del vuelo una hora (1:00).
- Parte de regreso en la misma ruta a las 13h30 y aterriza a las 14H30. Duración una hora (1:00).
- Finalmente la última ruta que realiza, destino Lago Agrio partiendo desde Quito a las 16h10 y arriba a las 16h40. El vuelo dura treinta minutos (0:30).
- El retorno se realiza desde Lago Agrio a las 17h10 y llega a Quito a las 17h40, con una duración de treinta minutos (0:30).

3.4.3.1 CÁLCULO DEL TIEMPO DE VUELO Y TIEMPO DE SERVICIO EN EL PRESENTE CASO REAL 2

TIEMPO DE VUELO

Ruta	Salida	Llegada	Duración
QUITO-CUENCA	8:00	8:50	0:50
CUENCA – QUITO	9:15	10:05	0:50
QUITO-MANTA	12:00	13:00	0:30
MANTA -QUITO	13:30	14:30	0:45
QUITO-LAGO AGRIO	16:10	16:40	0:30
LAGO AGRIO-QUITO	17:10	17:40	0:30
TOTAL HORAS DE VUELO			**3:55**

TIEMPO DE SERVICIO

Ruta	Presentación previa al vuelo	Salida	Llegada	Duración del vuelo	Tiempo en tierra	Desactivar sistemas, apagar motores, desembarcar
	7:00-8:00					
QUITO-CUENCA		8:00	8:50	0:50	0:25	
CUENCA –QUITO		9:15	10:05	0:50	1:55	
QUITO-MANTA		12:00	13:00	0:30	0:30	
MANTA -QUITO		13:30	14:30	0:45	1:40	
QUITO-LAGO AGRIO		16:10	16:40	0:30	0:30	
LAGO AGRIO-QUITO		17:10	17:40	0:30		
						17:40 a 18:10
Subtotal	1 hora			3:55 horas	4 horas	0:30 hora
TOTAL			**10h25 HORAS DE SERVICIO**			

La RDA 121.471 dispone que le corresponden nueve (9) horas de descanso a los Tripulantes de vuelos nacionales que hayan volado hasta 8 horas. En el presente caso se voló tres horas con cincuenta y cinco minutos (3:55) por lo que le corresponden nueve (9) horas de descanso y estaría habilitado para trabajar a la 01:40 am. En caso de existir un vuelo charter[50], este piloto podría ya iniciar si jornada a partir de esa hora.

[50] Los "Vuelos Charter" son los vuelos que se realizan con aviones que se alquilan para situaciones puntuales. Son principalmente vuelos especiales para paquetes turísticos destinados a reforzar una demanda mayor. Otros son contratados por partes particulares o por compañías de turismo para realizar vuelos que no son rutas aéreas tradicionales. Pueden alquilarse estos aviones, para cubrir por ejemplo un evento deportivo, un congreso de profesionales, una feria, etc. http://www.vuelos.biz/four/los-vuelos-charter.html 05/11/2012.

Su jornada de trabajo final fue de diez horas con veinte y cinco minutos (10:25). El período de descanso debería corresponder al tiempo efectivamente trabajado y no a las horas en las que ha permanecido en el aire. El tiempo de descanso debería ser por lo menos igual al tiempo de servicio que ha prestado.

De conformidad con la normativa vigente la Tripulación se debe presentar una hora antes del inicio de operaciones para realizar el Briefing. En este caso la Tripulación debe acudir a la compañía a las 07h00 am. Inicia su serie de vuelos a las 8h00 y finaliza su última ruta a las 17h40. Le toma aproximadamente treinta minutos (0:30) desactivar los sistemas, apagar los motores, y retirarse del aeropuerto finalizando cualquier tarea. Durante todo este tiempo los Tripulantes de esta serie de vuelos han prestado sus servicios a la compañía excediendo la jornada normal de labores, sin embargo, al estar establecido que es legal volar 8 horas y prestar hasta 12 horas de servicio, no existiría ningún incumplimiento ni abuso por parte del empleador.

3.5 LA FATIGA

Uno de los más grandes enemigos con los que tiene que luchar la Tripulación de Vuelo y Cabina es la fatiga. La Organización de Aviación Civil (OACI) ha determinado que existen dos tipos de fatiga que afectan el desempeño de las Tripulaciones.

Fatiga Transitoria: es aquella que desaparece tras un suficiente período de descanso o sueño.

Fatiga Acumulativa: se produce después de una recuperación incompleta de la fatiga transitoria durante un período de tiempo.

Las normas que limitan las jornadas laborales deben poner especial atención a esta condición, toda vez que exponer a un Tripulante a condiciones que le causen fatiga aumenta considerablemente el riesgo de que exista algún error en el desempeño de sus funciones y como resultado puede sobrevenir una catástrofe.

3.6 TRABAJO EN EMPRESAS DE TRANSPORTE, CAPÍTULO VI DEL CÓDIGO DE TRABAJO ECUATORIANO.

Esta sección del código se aplica a los choferes de las empresas particulares y a las del Estado, a los consejos provinciales y municipales, a los agentes diplomáticos o consulares y se refieren a obreros y empleados de transporte.

Respecto a las Jornadas especiales de trabajo para este tipo de obreros el artículo 325 del Código de Trabajo ecuatoriano establece:

"Atendida la naturaleza del trabajo de transporte, su duración podrá exceder de las ocho horas diarias, siempre que se establezcan turnos en la forma que acostumbraren hacerlos las empresas o propietarios de vehículos, de acuerdo con las necesidades del servicio, incluyéndose como jornadas de trabajo los sábados, domingos y días de descanso obligatorio.

La empresa o el propietario de vehículos ***hará la distribución de los turnos de modo que sumadas las horas de servicio de cada trabajador resulte las ocho horas diarias, como jornada ordinaria****."*

Como se puede observar el Código Laboral ya contempla la naturaleza especial de este tipo de servicios y limita la operación a ocho horas diarias con la modalidad de turnos, para no exponer al personal, a los pasajeros o la carga.

Si el legislador ya consideró que la actividad de transporte posee factores externos que pueden poner en riesgo la operación y limitó las horas de trabajo como un mecanismo para evitar la fatiga y posibles accidentes de tránsito, por qué no habría de hacerlo en operaciones más riesgosas y de alta complejidad que requieren de suma concentración y capacitación. Es menester hacer un cambio que vaya a favor del personal de vuelo y no solo beneficie las ganancias de las compañías.

4. 1 CONCLUSIONES

Tras realizar un análisis de cuáles son los deberes y obligaciones de un Comandante y su Tripulación, he podido llegar a la conclusión que es necesario reducir los periodos de vuelo y sobre todo las horas de servicio a fin de evitar la fatiga transitoria o acumulativa la cual puede ocasionar grandes perjuicios económicos y sobre todo humanos en el caso de un mal desempeño.

Las limitaciones tienen por objeto garantizar que los miembros de la Tripulación se encuentren alertas para realizar sus actividades de manera satisfactoria y con seguridad. Un oportuno descanso permite que inicien un período de servicio de manera óptima y sean capaces de responder a cualquier circunstancia que se pueda presentar.

Es indispensable limitar el período de servicio, considerando que doce (12) horas a disposición del empleador va en contra de los derechos del trabajador. La jornada de trabajo debe igualarse a la establecida en el Código de Trabajo.

Existe la necesidad de limitar el tiempo total de vuelo y los períodos de servicio durante espacios de tiempo específicos a fin de evitar la fatiga acumulativa. Es por esto que el planificador del itinerario y la Dirección de Aviación Civil deberán revisar los programas de vuelo de manera integral a fin de evitar acumulación de horas de trabajo que pueden provocar accidentes.

Se debe dar a los miembros de la Tripulación una oportunidad adecuada de descanso para recuperarse de la fatiga antes de comenzar el siguiente período de servicio de vuelo. Para este efecto la compañía debe proporcional lugares adecuados

que les brinden la suficiente comodidad para que la Tripulación pueda recuperarse en su totalidad antes de empezar la siguiente tarea.

Es muy importante tener en cuenta otras tareas personales que tienen que desempeñar los miembros de la Tripulación al ser miembros de una familia y activos sociales.

Deberá el empleador considerar que este tipo de trabajo la mayor parte de las veces imposibilita al Tripulante llevar una vida considerada “normal”. El hecho de tener que trasladarse constantemente y pernoctar en lugares distintos a su hogar hace que tareas cotidianas como ir al banco, pagar cuentas, asistir al colegio de los niños entre otras actividades, no se realicen con normalidad. Esta situación puede afectar su calidad de vida convirtiéndose en un problema personal que puede fácilmente trasladarse a su vida laboral y alterar el desempeño de sus actividades. Si bien el Tripulante debe tener la madurez necesaria para realizar sus deberes con total profesionalidad, es también obligación del empleador procurar que el trabajo no se convierta en un impedimento para realizarse como persona. En este sentido, el planificador de los itinerarios deberá permitirle dormir en su lugar de residencia al menos dos días a la semana.

Durante el tiempo que la Tripulación espera para realizar alguna actividad se encuentran en tiempo de servicio, este periodo también causa fatiga, lo que debe ser considerado en el momento de disponer los períodos de descanso. No se puede decir que el tiempo de servicio es tiempo muerto, toda vez que si bien el Comandante y su Tripulación no están ejerciendo su tarea principal, se encuentran realizando otras actividades que son parte de sus obligaciones como miembros de la Tripulación. Esta por demás decir que estas actividades también son causantes de cansancio y stress.

Los períodos de descanso exigen liberar a los miembros de la Tripulación de toda responsabilidad. Siendo obligación de estos descansar de forma adecuada negándose a atender cualquier requerimiento de la empresa. Se exceptúa esta disposición cuando existe un caso de emergencia.

El Estado debe garantizar que los explotadores reconozcan el derecho que tiene un miembro de la Tripulación a negarse a prestar un nuevo servicio de vuelo si la fatiga que sufre es de tal naturaleza que puede perjudicar la seguridad del vuelo. Es necesario que la autoridad aeronáutica ecuatoriana ejerza mayor control y respalde a los Tripulantes cuando deseen hacer uso de este derecho. Hay que considerar que el empleado siempre va a ser empleado y oponerse a cumplir una tarea causará grandes pérdidas para la compañía, por lo que muchas veces su condición de subordinado y la presión por parte del empleador hacen que acceda a realizar tareas fuera del horario establecido. Es por esto necesario que la Dirección de Aviación Civil controle con mayor rigurosidad los horarios que impone el explotador a sus Tripulaciones, y que a la vez verifique si el personal es suficiente para dar abasto a los vuelos programados.

Los horarios de vuelo deben prepararse y publicarse con suficiente antelación para que los Tripulantes puedan planificar tanto sus actividades como su descanso. Un cronograma desordenado pone en riesgo la seguridad operacional. Es indispensable prestar atención a las horas de trabajo que se han acumulado y que no han contado con el descanso adecuado.

Es una práctica común en el Ecuador que los itinerarios de vuelo sean comunicados con un día de anticipación. Esta actuación no permite que los Tripulantes puedan planificar sus actividades con regularidad. La Dirección de Aviación Civil debería exigir a las compañías planificaciones mensuales o al menos semanales que les permitan tener a los pilotos y a sus familias una idea de cómo se va a desarrollar su trabajo durante el mes.

Se debe implementar como medida urgente, por lo menos hasta que se elimine las horas de servicio, que el cálculo del período de descanso se haga en base a las horas efectivamente trabajadas y no a las horas voladas. En este sentido se deberá duplicar el tiempo en el que el piloto haya prestado su servicio y no las horas en las que haya estado en el aire.

Un trabajador sujeto al Código de trabajo presta sus servicios durante ocho (8) horas al día lo que significa que tiene a su favor diez y seis (16) horas para realizar sus actividades, entre estas descansar. Un Tripulante sujeto a las regulaciones de la Dirección de Aviación Civil puede llegar a prestar sus servicios hasta por doce (12) horas lo que significa que cuenta con doce (12) restantes para realizar actividades personales incluidas el descanso.

4.2 PROPUESTA:

4.2.1 LIMITACIONES DE LOS TIEMPO DE VUELO Y DE LOS PERÍODOS DE SERVICIO.

El tiempo de vuelo y el período de servicio en la actualidad dura (8) ocho y (12) doce horas respectivamente. Considerar que la Tripulación solo trabaja cuando está en el aire es un absurdo, sería como decir que un abogado solo trabaja cuando está en audiencia o que solo cuentan los horas en las que el doctor se encuentra operando. El trabajo de un Tripulante empieza desde que se presenta a prestar sus servicios en la compañía hasta que es relevado de cualquier función. Prestar servicio por 12 horas es contrario a cualquier derecho y pone en riesgo la seguridad operacional.

La jornada laboral de un piloto debe adaptarse a la jornada establecida en el Código de Trabajo. Se debe eliminar las horas de servicio y establecer una jornada única de trabajo la cual no debe exceder de ocho horas diarias y cuarenta semanales.

El exceso de horas en las que el Tripulante preste sus servicios deberá ser considerado como horas suplementarias las cuales no podrán exceder de cuatro en un día y doce semanales. Estas tendrán su respectivo recargo dependiendo de la hora en la que tiene que prolongar su servicio.

HORAS SUPLEMENTARIAS	
PERIODO	**RECARGO**
6h00 a 24h00	50% de recargo
24h00 a 6h00	100% de recargo
Sábados y Domingos	100% de recargo

Se le debe garantizar un período de descanso de 48 horas consecutivas. Y se le debería asignar por lo menos dos fines de semana de descanso al mes.

La propuesta es la siguiente:

JORNADA ÚNICA DE TRABAJO	
HORAS	**PERIODO**
8 horas de vuelo	24 horas consecutivas
40 horas de vuelo	7 días consecutivos
160 horas de vuelo	Durante cualquier mes calendario
1840 horas de vuelo	Durante cualquier año calendario (incluye 15 días de vacación)

Horas de vuelo y el período de servicio que actualmente rigen:

HORAS DE VUELO PERMITIDAS	
HORAS	**PERIODO**
8 horas de vuelo	24 horas consecutivas
35 horas de vuelo	7 días consecutivos
90 horas de vuelo	Durante cualquier mes calendario
990 horas de vuelo	Durante cualquier año calendario

PERIODO DE SERVICIO	
HORAS	**PERÍODO**
12 horas de servicio	24 horas consecutivas
72 horas de servicio	7 días consecutivos
288 horas de servicio	Durante cualquier mes calendario
3168 horas de servicio	Durante cualquier año calendario

Si se observa la propuesta se puede ver que con respecto al cuadro de horas de vuelo existe un aumento de 5 horas semanales, 70 mensuales y 850 anuales lo que a primera vista constituiría un aumento en el trabajo del Tripulante, pero hay que recordar que el trabajo de este no solo se realiza cuando está en el aire, sino que su trabajo empieza desde que se presenta a la compañía hasta que se retira de sus obligaciones por lo que el verdadero tiempo durante el cual presta su trabajo a la compañía es el periodo de servicio.

Respecto al período de servicio existe una disminución significativa de carga de trabajo. Diariamente se disminuye (4) cuatro horas, a la semana (32) treinta y dos horas, al mes (128) ciento veinte y ocho horas y al año (1318) mil trescientos diez y ocho. Si el empleador desea que el piloto se encuentre a su servicio durante este periodo deberá reconocerle todos los derechos establecidos en el Código de Trabajo, y garantizarle un oportuno descanso como a cualquier otro trabajador, toda vez que de su buen desempeño dependen miles de vidas a diario.

El exponer de esta forma al personal de vuelo no solo deteriora la vida de quienes realizan esta actividad sino que atenta contra la vida de los usuarios quienes confían en el sistema aéreo y esperan que quienes los trasporten estén en las condiciones adecuadas para cumplir su trabajo con la mayor capacidad.

En relación con la pérdida que tendría el empleador respecto de la disponibilidad de sus pilotos, se vería recompensado con el aumento de cinco (5) horas semanales que se hacen en la propuesta. Esas horas adicionales pueden ser utilizadas tanto en vuelo como en servicio.

Cabe señalar que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) no expide ningún reglamento internacional que establezca cuanta horas de vuelo, periodos de servicio y descanso son los correctos. Deja a disposición de cada Estado

regular estos tiempos. Únicamente ha emitido el Adjunto A. correspondiente a "Textos de Orientación para la Elaboración de Reglamentos Prescriptivos para la Gestión de Fatiga." complemento del Capítulo 4, 4.2.10.2, Capítulo 9, 9.6 y Capítulo 12, 12.5., en el que pone especial énfasis en el correcto manejo de estos tiempos a fin de evitar que se genere fatiga -transitoria o acumulativa- que ponga en riesgo la seguridad en vuelo.

Adicionalmente, al ser la industria aeronáutica un parte fuerte de la economía, esta debe tender a unificarse y pautar normas que beneficien a todos los implicados. En este sentido, sería recomendable que los empleados aéreos celebren un contrato colectivo que les permita establece condiciones mínimas que beneficien a toda la industria.

La Federación de Tripulantes Aéreos como entidad encargada de salvaguardar los intereses de los pilotos y sobrecargos es la llamada a tomar la iniciativa y proponer una negociación para alcanzar la firma de un contrato colectivo. Esta es una herramienta muy útil que puede resolver muchos de los problemas por los que atraviesan los Tripulantes.

La realidad de la aviación civil ecuatoriana es que la legislación y las políticas responden a las necesidades de grandes compañías, por lo que es necesario valerse de herramientas que flexibilicen la postura de estas grandes empresas y permitan llegar a acuerdos que favorezcan positivamente a ambos sectores.

El contrato colectivo a mi parecer es un medio adecuado y eficaz de llegar a mejoras de forma inmediata. Asimismo, este pacto entre empleados y empleadores puede ser la plataforma que impulse una reforma legal, que es urgente y necesaria.

ANEXOS

PROGRAMACION DIARIA AEROMAX ANEXO 1

Fecha: miércoles 16-nov-11

Revision: 0
Hora: 16:05

Elaborado por:
Aprobado por:
Revisado por:

Equipo	Tipo	Vuelo	Ruta	Tipo Vuelo	ETD	ETA	BH	Tiempo en	CAP	F/O		T/C 1	T/C 2	T/C 3	T/C 4	T/C 5	Reserva PAX	LF	TOV	Comentarios
HC-CKP	A319	020	UIOGYE	Itinerado	6:50	7:40	0:50		Capt. 1	Copiloto 1		Tripulante 1	Tripulante 19	Tripulante 36			120	100%		OK
HC-CKP	A319	025	GYEUIO	Itinerado	8:30	9:20	0:50	0:50	Capt. 1	Copiloto 1		Tripulante 1	Tripulante 19	Tripulante 36			77	64%		OK
HC-CKP	A319	064	UIOGYE	Itinerado	14:40	15:30	0:50	5:20	Capt. 2	Copiloto 2		Tripulante 2	Tripulante 20	Tripulante 37			67	56%		
HC-CKP	A319	065	GYEUIO	Itinerado	17:00	17:50	0:50	1:30	Capt. 2	Copiloto 2		Tripulante 2	Tripulante 20	Tripulante 37			63	53%		
HC-CKP	A319	070	UIOGYE	Itinerado	18:30	19:20	0:50	0:40	Capt. 2	Copiloto 2		Tripulante 2	Tripulante 20	Tripulante 37			72	60%		
HC-CKP	A319	071	GYEUIO	Itinerado	20:00	20:50	0:50	0:40	Capt. 2	Copiloto 2		Tripulante 2	Tripulante 20	Tripulante 37			83	69%		
HC-CKL	A319	030	UIOMEC	Itinerado	6:35	7:20	0:45		Capt. 3	Copiloto 3		Tripulante 3	Tripulante 21	Tripulante 38			120	100%		OK
HC-CKL	A319	091	MECUIO	Itinerado	7:50	8:35	0:45	0:30	Capt. 3	Copiloto 3		Tripulante 3	Tripulante 21	Tripulante 38			97	81%		OK
HC-CKL	A319	028	UIOGYE	Itinerado	11:40	12:30	0:50	3:05	Capt. 1	Copiloto 4		Tripulante 3	Tripulante 21	Tripulante 38			100	83%		
HC-CKL	A319	061	GYEUIO	Itinerado	13:10	14:00	0:50	0:40	Capt. 1	Copiloto 4		Tripulante 3	Tripulante 21	Tripulante 38			18	15%		OK
HC-CKL	A319	096	UIOMEC	Itinerado	18:30	19:15	0:45	4:30	Capt. 4	Copiloto 5		Tripulante 4	Tripulante 22	Tripulante 39			83	69%		OK
HC-CKL	A319	097	MECUIO	Itinerado	19:45	20:30	0:45	0:30	Capt. 4	Copiloto 5		Tripulante 4	Tripulante 22	Tripulante 39			68	57%		OK
HC-CKM	A319	040	UIOCUE	Itinerado	7:00	7:45	0:45		Capt. 5	Copiloto 6		Tripulante 5	Tripulante 23	Tripulante 40			119	99%		OK
HC-CKM	A319	041	CUEUIO	Itinerado	8:35	9:20	0:45	0:50	Capt. 5	Copiloto 6		Tripulante 5	Tripulante 23	Tripulante 40			115	96%		OK
HC-CKM	A319	094	UIOMEC	Itinerado	12:45	13:30	0:45	3:25	Capt. 4	Copiloto 3		Tripulante 6	Tripulante 24	Tripulante 41			110	92%		OK
HC-CKM	A319	095	MECUIO	Itinerado	14:00	14:45	0:45	0:30	Capt. 4	Copiloto 3		Tripulante 6	Tripulante 24	Tripulante 41			41	34%		OK
HC-CKM	A319	046	UIOCUE	Itinerado	17:45	18:30	0:45	3:00	Capt. 6	Copiloto 7		Tripulante 6	Tripulante 24	Tripulante 41			91	76%		OK
HC-CKM	A319	047	CUEUIO	Itinerado	19:20	20:05	0:45	0:50	Capt. 6	Copiloto 7		Tripulante 6	Tripulante 24	Tripulante 41			112	93%		OK
HC-CLF	A319	021	GYEUIO	Itinerado	6:30	7:20	0:50		Capt. 7	Copiloto 8		Tripulante 7	Tripulante 25	Tripulante 42			41	34%		Pax Crev 701
HC-CLF	A319	022	UIOGYE	Itinerado	8:00	8:50	0:50	0:40	Capt. 7	Copiloto 8		Tripulante 7	Tripulante 25	Tripulante 42			110	92%		OK
HC-CLF	A319	100	GYECUE	Itinerado	9:20	10:00	0:40	0:30	Capt. 7	Copiloto 8		Tripulante 7	Tripulante 25	Tripulante 42			89	74%		OK
HC-CLF	A319	101	CUEGYE	Itinerado	10:50	11:30	0:40	0:50	Capt. 7	Copiloto 8		Tripulante 7	Tripulante 25	Tripulante 42			70	58%		OK
HC-CLF	A319	029	GYEUIO	Itinerado	12:15	13:05	0:50	0:45	Capt. 7	Copiloto 8		Tripulante 8	Tripulante 26	Tripulante 43			18	15%		OK
HC-CLF	A319	068	UIOGYE	Itinerado	17:00	17:50	0:50	3:55	Capt. 8	Copiloto 9		Tripulante 8	Tripulante 26	Tripulante 43			43	36%		OK
HC-CLF	A319	067	GYEUIO	Itinerado	18:35	19:25	0:50	0:45	Capt. 8	Copiloto 9		Tripulante 8	Tripulante 26	Tripulante 43			85	71%		OK
HC-CLF	A319	072	UIOGYE	Itinerado	20:05	20:55	0:50	0:40	Capt. 8	Copiloto 9		Tripulante 8	Tripulante 26	Tripulante 43			61	51%		OK
HC-CKN	A319	023	GYEUIO	Itinerado	7:10	8:00	0:50		Capt. 9	Copiloto 4		Tripulante 9	Tripulante 27	Tripulante 44			74	62%		OK
HC-CKN	A319	024	UIOGYE	Itinerado	8:30	9:20	0:50	0:30	Capt. 9	Copiloto 4		Tripulante 9	Tripulante 27	Tripulante 44			110	92%		OK
HC-CKN	A319	027	GYEUIO	Itinerado	10:05	10:55	0:50	0:45	Capt. 9	Copiloto 4		Tripulante 9	Tripulante 27	Tripulante 44			37	31%		OK
HC-CKN	A319	074	UIOGYE	Itinerado	16:40	17:30	0:50	5:45	Capt. 10	Copiloto 10		Tripulante 9	Tripulante 27	Tripulante 44			30	25%		OK
HC-CJV	A320	032	UIOGYE	Itinerado	7:40	8:30	0:50		Capt. 10	Copiloto 10		Tripulante 10	Tripulante 28	Tripulante 45	Tripulante 53		112	75%		
HC-CJV	A320	032	GYEGPS	Itinerado	9:10	10:00	0:50	0:40	Capt. 10	Copiloto 10		Tripulante 10	Tripulante 28	Tripulante 45	Tripulante 53		111	74%		
HC-CJV	A320	033	GPSGYE	Itinerado	10:45	13:35	2:50	0:45	Capt. 10	Copiloto 10		Tripulante 10	Tripulante 28	Tripulante 45	Tripulante 53		118	79%		
HC-CJV	A320	033	GYEUIO	Itinerado	14:15	15:05	0:50	0:40	Capt. 10	Copiloto 10		Tripulante 10	Tripulante 28	Tripulante 45	Tripulante 53		109	73%		
HC-CJV	A320	606	UIOBOG	Itinerado	18:50	20:20	1:30	3:45	Capt. 11	Copiloto 11		Tripulante 11	Tripulante 29	Tripulante 46	Tripulante 54		150	100%		OK
HC-CJV	A320	607	BOGUIO	Itinerado	22:00	23:30	1:30	1:40	Capt. 11	Copiloto 11		Tripulante 11	Tripulante 29	Tripulante 46	Tripulante 54		118	79%		OK
HC-CJM	A320	600	UIOBOG	Itinerado	6:20	7:50	1:30		Capt. 12	Copiloto 12		Tripulante 12	Tripulante 13	Tripulante 47	Tripulante 55		100	67%		
HC-CJM	A320	601	BOGUIO	Itinerado	8:45	10:15	1:30	0:55	Capt. 12	Copiloto 12		Tripulante 12	Tripulante 13	Tripulante 47	Tripulante 55		75	50%		
HC-CJM	A320	602	UIOBOG	Itinerado	11:23	12:53	1:30	1:08	Capt. 12	Copiloto 12		Tripulante 13	Tripulante 30	Tripulante 47	Tripulante 55		79	53%		
HC-CJM	A320	603	BOGUIO	Itinerado	14:10	15:40	1:30	1:17	Capt. 12	Copiloto 12		Tripulante 13	Tripulante 30	Tripulante 47	Tripulante 55		98	65%		
HC-CJM	A320	604	UIOBOG	Itinerado	16:20	17:50	1:30	0:40	Capt. 13	Copiloto 13		Tripulante 14	Tripulante 31	Tripulante 48	Tripulante 56		67	44%		PAX PENDIENTE
HC-CJM	A320	605	BOGUIO	Itinerado	18:45	20:15	1:30	0:55	Capt. 13	Copiloto 13		Tripulante 14	Tripulante 31	Tripulante 48	Tripulante 56		51	34%		PAX PENDIENTE
HC-CJW	A320	642	UIOLIM	Itinerado	7:10	9:25	2:15		Capt. 14	Copiloto 14	L. Alvarado	Tripulante 15	Tripulante 32	Tripulante 49	Tripulante 57	Tripulante 61	150	100%		OK
HC-CJW	A320	558	LIMUIO	Itinerado	10:28	12:58	2:30	1:03	Capt. 14	Copiloto 14	L. Alvarado	Tripulante 15	Tripulante 32	Tripulante 49	Tripulante 57	Tripulante 61	136	91%		OK
HC-CJW	A320	558	UIOMDE	Itinerado	13:38	15:13	1:35	0:40	Capt. 14	Copiloto 14	L. Alvarado	Tripulante 15	Tripulante 32	Tripulante 49	Tripulante 57	Tripulante 61	82	55%		OK
HC-CJW	A320	559	MDEUIO	Itinerado	16:20	17:55	1:35	1:07	Capt. 14	Copiloto 14	L. Alvarado	Tripulante 15	Tripulante 32	Tripulante 49	Tripulante 57	Tripulante 61	32	21%		OK
HC-CJW	A320	559	UIOLIM	Itinerado	18:35	20:55	2:20	0:40	Capt. 15	Copiloto 15		Tripulante 16	Tripulante 33	Tripulante 50	Tripulante 58		143	95%		OK
HC-CIJ	767-300	700	GYEJFK	Itinerado	15:10	22:30	7:20		Capt. 16	Copiloto 16		Tripulante 17	Tripulante 34	Tripulante 51	Tripulante 59	Tripulante 63	N/D			OK
HC-CIJ	767-300	701	JFKGYE	Itinerado	0:30	6:10	5:40	2:00	Capt. 17	Copiloto 17		Tripulante 18	Tripulante 35	Tripulante 52	Tripulante 60	Tripulante 64	N/D			OK

Vuelos itinerados	50		**Extra Flights**	0		**BH**		66:40:00	**Pax OB**	2774
Cancelados	0		**Charters**	0		**Cielos**		50	**LF**	66%
Cancelados PO	0									
Cancelados PP	0									

Comentarios adicionales

Reservas en UIO 5am a 09:30am: Capitan 18 (UIO); Capitan 19 (GYE)
Sobreavisos de UIO PILOTOS 06:00-18:00: Capitan 20
Sobreavisos de UIO T/C: Tripulante 65, Tripulante 66, Tripulante 67, Tripulante 68
Sobreavisos de GYE T/C: Tripulante 69, Tripulante 20

AEROLINEAS TENME

Revision:
Hora:

Vuelo	Ruta	Tipo Vuelo	ETD	ETA	BH	Tiempo en	CAP
506	UIOGYE	Itinerado	7:15	8:05	0:50	0:35	Capt. 1
507	GYEPTY	Itinerado	8:40	10:40	2:00		Capt. 1
---	simulador	Itinerado	---	---	---	---	Capt. 2
317	UIOGYE	Itinerado	16:45	17:35	0:50	1:30	Capt. 3
318	GYEUIO	Itinerado	18:15	19:05	0:50		Capt. 3
144	UIOCUE	Itinerado	8:00	8:50	0:50	0:25	Capt. 4
145	CUEUIO	Itinerado	9:15	10:05	0:50	1:55	Capt. 4
135	UIOMEC	Itinerado	12:00	13:00	1:00	0:30	Capt. 4
134	MECUIO	Itinerado	13:30	14:30	0:45	2:00	Capt. 4
209	UIOLGQ	Itinerado	16:10	16:40	0:30	0:30	Capt. 4
210	LGQUIO	Itinerado	17:10	17:40	0:30		Capt. 4
---	libre	Itinerado	---	---	---	---	Capt. 5
131	UIOMEC	Itinerado	6:15	6:45	0:45	0:30	Capt. 6
130	MECUIO	Itinerado	7:15	7:45	0:45		Capt. 6
201	UIOLGQ	Itinerado	11:45	12:15	0:30	0:30	Capt. 6
202	LGQUIO	Itinerado	12:45	13:15	0:30		Capt. 6
207	UIOOCC	Itinerado	7:00	7:30	0:30	0:30	Capt. 7
208	OCCUIO	Itinerado	8:00	8:30	0:30	0:30	Capt. 7
211	UIOOCC	Itinerado	9:00	9:30	0:30	0:30	Capt. 7
212	OCCUIO	Itinerado	10:00	10:30	0:30	0:30	Capt. 7
213	UIOOCC	Itinerado	11:20	11:50	0:30	0:30	Capt. 7
214	OCCUIO	Itinerado	12:20	12:50	0:30		Capt. 7
---	clases	Itinerado	---	---	---	---	Capt. 8
215	UIOOCC	Itinerado	16:00	16:30	0:30	0:30	Capt. 8
216	OCCUIO	Itinerado	17:00	17:30	0:30	0:45	Capt. 8
133	UIOMEC	Itinerado	18:15	18:45	0:30	0:30	Capt. 8
132	MECUIO	Itinerado	19:15	19:45	0:30		Capt. 8
155	UIOCUE	Itinerado	13:45	14:35	0:50	0:25	Capt. 9
154	CUEUIO	Itinerado	15:00	15:50	0:50	0:40	Capt. 9
149	UIOCUE	Itinerado	16:30	17:20	0:50	0:25	Capt. 9
148	CUEUIO	Itinerado	17:45	18:35	0:50		Capt. 9
---	libre	Itinerado	---	---	---	---	Capt.10
---	clases	Itinerado	---	---	---	---	Capt. 11
---	libre	Itinerado	---	---	---	---	Capt. 12

	0	**Extra Flights**	**0**
	0	**Charters**	**0**
	0		
	0		

ITINERARIO TENME EN VIGENCIA PARTIR DEL 20 DE AGOSTO DE 2012
ANEXO 3 A

	VUELO	DESTINO	ARRIBO	H.SALIDA	H.LLEGADA	DIAS OPERACIÓN
UIO-GYE-UIO	300	GYE	UIO	07H00	07H50	Lunes a Viernes
	301	UIO	GYE	06H30	07H20	
	302	GYE	UIO	08H10	09H00	Lunes a Sábados
	304	GYE	UIO	09H30	10H20	Domingos a Viernes
	305	UIO	GYE	07H30	08H20	Lunes a Viernes
	306	GYE	UIO	11H45	12H45	Sábados
	306	GYE	UIO	10H30	11H30	Domingos
	307	UIO	GYE	14H00	15H00	Sábados y Domingo
	311	UIO	GYE	11H00	11H50	Domingos a Viernes
	311	UIO	GYE	10H30	11H30	Sábados
	312	GYE	UIO	12H00	13H00	Sábados
	312	GYE	UIO	12H15	13H05	Lunes Martes Mièrc
	312	GYE	UIO	12H20	13H10	Jueves Viernes Dom
	313	UIO	GYE	13H40	14H30	Lunes a Viernes
	314	GYE	UIO	15H00	15H50	
	315	UIO	GYE	16H15	17H05	Lunes a Viernes
	315	UIO	GYE	16H20	17H10	Sàbados y Domingos
	316	GYE	UIO	17H40	18H30	Lunes a Domingos
	317	UIO	GYE	16H45	17H35	Lunes a Domingos
	318	GYE	UIO	18H15	19H05	
	319	UIO	GYE	17H55	18H45	Lunes a Domingos
	320	GYE	UIO	19H15	20H05	Domingos a Viernes
	321	UIO	GYE	19H15	20H05	
	322	GYE	UIO	20H40	21H30	
	323	UIO	GYE	20H30	21H20	
BALTRA	191	UIO	GYE	08H30	09H20	Lunes a Domingos
	191	GYE	GPS	10H05	11H45	
	190	GPS	UIO	12H25	14H25	
	193	UIO	GPS	10H15	12H15	Sábados a Jueves
	192	GPS	GYE	13H00	14H40	
	192	GYE	UIO	15H40	16H30	
	193	UIO	GYE	10H15	11H05	Viernes
	193	GYE	GPS	11H45	13H25	
	192	GPS	GYE	14H05	15H45	
	192	GYE	UIO	16H30	17H20	
SAN CRISTOBAL	195	UIO	GYE	06H30	07H20	Sabados
	195	GYE	SCY	08H05	08H35	
	194	SCY	GYE	09H30	12H00	
	194	GYE	UIO	12H45	13H35	
	195	UIO	GYE	09H45	10H35	Martes y Viernes
	195	GYE	SCY	11H20	12H50	
	194	SCY	GYE	13H45	15H15	
	194	GYE	UIO	16H00	16H50	
TULCAN	120	UIO	TUA	09H20	10H05	Lunes a Viernes
	121	TUA	UIO	10H25	11H10	
SANTA ROSA	161	UIO	ETR	06H00	07H15	Lunes a Viernes
	160	ETR	UIO	07H45	09H00	
	161	UIO	ETR	07H00	08H15	Sabados
	160	ETR	UIO	08H45	10H00	
	167	UIO	ETR	18H00	19H15	Domingos a Viernes
	166	ETR	UIO	19H35	20H50	
CUENCA	145	UIO	CUE	08H00	08H50	Lunes a Sábados
	144	CUE	UIO	09H15	10H05	
	149	UIO	CUE	16H30	17H20	Domingos a Viernes
	148	CUE	UIO	17H45	18H35	
	173	UIO	CUE	07H15	08H00	Lunes a Sábados
	172	CUE	UIO	08H40	09H25	
	175	UIO	CUE	17H25	18H15	Domingos a Viernes
	174	CUE	UIO	18H45	19H35	
	179	UIO	CUE	18H30	19H20	Viernes
	178	CUE	UIO	20H15	21H05	
	155	UIO	CUE	13H45	14H35	Lunes a Domingos
	154	CUE	UIO	15H00	15H50	
CUMBARATZA	205	UIO	CNR	11H30	12H50	Lunes a Viernes
	206	CNR	UIO	13H10	14H30	
	205	UIO	CNR	09H20	10H40	Domingos
	206	CNR	UIO	11H00	12H20	
TENA	219	UIO	TNV	15H30	16H20	Martes , Jueves
	220	TNV	UIO	16H40	17H30	
	219	UIO	TNV	16H30	17H20	Sábados
	220	TNV	UIO	17H50	18H40	

ITINERARIO TENME EN VIGENCIA PARTIR DEL 20 DE AGOSTO DE 2012
ANEXO 3 B

	VUELO	DESTINO	ARRIBO	H.SALIDA	LLEGAD	DIAS OPERACION
GUAYAQUIL	151	GYE	CUE	14H15	15H05	Lunes a Viernes
	150	CUE	GYE	15H40	16H30	
	151	GYE	CUE	15H00	15H50	Sàbados
	150	CUE	GYE	16H20	17H10	
	151	GYE	CUE	13H30	14H15	Domingos
	150	CUE	GYE	14H40	15H25	
	171	GYE	CUE	06H40	07H30	Lunes a Viernes
	170	CUE	GYE	07H50	08H40	
	171	GYE	CUE	08H30	09H20	Sábados
	170	CUE	GYE	09H45	10H35	
	177	GYE	CUE	17H00	17H50	Domingos a Viernes
	176	CUE	GYE	18H15	19H05	
	186	GYE	ESM	09H00	10H15	Lunes a Viernes
	185	ESM	GYE	10H45	12H00	
	186	GYE	ESM	11H30	12H45	Sábados
	185	ESM	GYE	13H15	14H30	
	186	GYE	ESM	16H00	17H10	Domingos
	185	ESM	GYE	17H40	18H50	
	217	GYE	CNR	11H15	12H05	Lunes a Viernes
	218	CNR	GYE	12H35	13H25	
GUAYAQUIL LATACUNGA COCA	101	GYE	LTX	06H20	07H20	Lunes a Viernes
	103	LTX	OCC	07H40	08H25	
	104	OCC	LTX	08H45	09H30	
	102	LTX	GYE	09H50	10H50	
MANTA	131	UIO	MEC	06H15	06H45	Lunes a Viernes
	130	MEC	UIO	07H15	07H45	
	131	UIO	MEC	07H00	07H30	Sábados
	130	MEC	UIO	08H00	08H30	
	133	UIO	MEC	18H15	18H45	Domingos a Viernes
	132	MEC	UIO	19H15	19H45	
	135	UIO	MEC	12H00	13H00	Domingos a Viernes
	134	MEC	UIO	13H30	14H30	
	135	UIO	MEC	13H30	14H30	Sábados
	134	MEC	UIO	15H00	16H00	
LAGO.	201	UIO	LGQ	08H30	09H00	Lunes a Viernes
	202	LGQ	UIO	09H30	10H00	
	201	UIO	LGQ	11H45	12H15	Sábados
	202	LGQ	UIO	12H45	13H15	
	209	UIO	LGQ	16H10	16H40	Lunes a Viernes
	210	LGQ	UIO	17H10	17H40	
	209	UIO	LGQ	10H00	10H40	Domingos
	210	LGQ	UIO	11H00	11H40	
ESMERALDAS	180	UIO	ESM	15H30	16H00	Domingos a Viernes
	181	ESM	UIO	16H40	17H10	
	180	UIO	ESM	11H00	11H30	Sabados
	181	ESM	UIO	12H10	12H40	
ESM-CALI	182	UIO	ESM	10H45	11H15	Lunes, Miércoles y Viern
	522	ESM	CLO	12H15	13H05	
	523	CLO	ESM	13H45	14H35	
	183	ESM	UIO	15H35	16H05	
COCA	207	UIO	OCC	07H00	07H30	Lunes a Viernes
	208	OCC	UIO	08H00	08H30	
	211	UIO	OCC	09H00	09H30	Lunes a Sábados
	212	OCC	UIO	10H00	10H30	
	213	UIO	OCC	11H20	11H50	Lunes a Sàbados
	214	OCC	UIO	12H20	12H50	
	213	UIO	OCC	14H00	14H30	Domingos
	214	OCC	UIO	15H00	15H30	
	215	UIO	OCC	16H00	16H30	Domingos a Viernes
	216	OCC	UIO	17H00	17H30	
MACAS	203	UIO	XMS	15H30	16H20	Lunes, Miércoles, Viernes y Domingos
	204	XMS	UIO	16H40	17H30	
PTY	506	UIO	GYE	07H15	08H05	Lunes a Domingos
	506	GYE	PTY	08H40	10H40	
	505	PTY	GYE	11H40	13H40	
	505	GYE	UIO	14H30	15H20	
BOGOTA	524	UIO	BOG	08H50	10H20	Lunes a Domingos
	525	BOG	UIO	17H30	19H00	

PROGRAMACION DEL 22 al 29 DE OCTUBRE ANEXO 4

	FECHA / CMDTs.	LUN 22	MAR 23	MIE 24	JUE 25	VIE 26	SAB 27	DOM 28	LUN 29
1	CAPITAN 1	VAC	VAC	VAC	VAC	VAC	VAC	VAC	VAC
2	CAPITAN 2	506 505	317 318	155 154 143 148	506 505 209-210	201-202 155 154 143 148	131-130 211-212	209-210 155-154 143-148	155 154 143 148
3	CAPITAN 3	SIM	SIM	SIM	SIM	SIM	SIM	SIM	SIM 30
4	CAPITAN 4	CLO 317-318	215 216 133 132	131 130 201 202	155 154 143 148	135-134 215 216 133 132	201-202 155-154 319	304 213 214 215 216	215 216 133 132
5	CAPITAN 5	145 144 135-134 209-210	131 130 201 202	135-134	L	L	L	L	L
6	CAPITAN 6	L	145 144 135-134 209-210	215-216 133-132	215 216 133 132	145 144 CLO 317-318	506-505	L	207-208 211-212 213-214
7	CAPITAN 7	131 130 201 202	155 154 143 148	145-144 CLO 317-318	145 144 135-134 317 318	131 130 8h 179-178	195-194	506 505	131 130 201 202
8	CAPITAN 8	207-208 211-212 213-214	L	207-208 211-212 213-214	131 130 201 202	506 505 209-210	145-144 213-214 315-316	311 312 315-316 321-322	506 505
9	CAPITAN 9	CLASES 215-216 133-132	L	506 505 209-210	207-208 211-212 213-214	207-208 211-212 213-214	L	317 318	145 144 135-134 209-210
10	CAPITAN 16	155 154 143 148	506 505	CLASES	L	CLASES	317 318	L	CLO 317-318
11	CAPITAN 11	L	CLASES	L	L	L	L	L	CLASES
12	CAPITAN 12	CLASES	L	L	CLASES	L	L	L	L
13	CAPITAN 13	L	L	L	L	L	L	L	L

	FECHA / CMDTs.	LUN 22	MAR 23	MIE 24	JUE 25	VIE 26	SAB 27	DOM 28	LUN 29
1	CAPITAN 14	131 130 201 202	L	L	317 318	201-202 155 154 143 148	131-130 211-212	209-210 155-154 143-148	CLO 317-318
2	CAPITAN 15	SIM	SIM	SIM	SIM	SIM	SIM	SIM	SIM
3	CAPITAN 16	155 154 143 148	215 216 133 132	CLO 317-318	215 216 133 132	L	201-202 155-154 319	304 213 214 215 216	155 154 143 148
4	CAPITAN 17	L	506-505	215 216 133 132	131 130 201 202	145 144 135-134	L	L	207-208 211-212 213-214
5	CAPITAN 18	CLO 317-318	L	506-505	L	L	L	L	L
6	CAPITAN 19	L	L	207-208 211-212 213-214	506 505 209-210	135-134 215 216 133 132	L	L	145 144 135-134 209-210
7	CAPITAN 20	145 144 135-134 209-210	145 144 135-134 209-210	155 154 143 148	L	506 505 209-210	317 318	311 312 315-316 321-322	131 130 201 202
8	CAPITAN 21	207-208 211-212 213-214	131 130 201 202	L	207-208 211-212 213-214	131 130 8h 179-178	506-505	317 318	L
9	CAPITAN 22	215 216 133 132	L	145 144 135-134 209-210	155 154 143 148	145 144 CLO 317-318	L	506-505	216 216 133 132
10	CAPITAN 23	506 505	317 318	131 130 201 202	145 144 135-134 209-210	207-208 211-212 213-214	L	L	L
11	CAPITAN 24	L	L	L	L	L	195-194	L	L
12	CAPITAN 25	L	L	L	L	L	145-144 213-214 315-316	L	506 505

BIBLIOGRAFÍA

- AMBROSI, Antonio, "Instituciones del Derecho de la Aviación", Buenos Aires, Argentina, Editorial de Palma.

- BARRERA ÁLAMOA, José María, "El Derecho Aeronáutico en el Ecuador", Facultad de Jurisprudencia, Tesis Doctoral, Quito, Pontificia Universidad Católica del Ecuador.

- BAUZA ARAUJO, Álvaro, "Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio", Madrid, España, Instituto Iberoamericano del Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial.

- CARRERA DEL RÍO, Aurelio, "Legislación Aeronáutica Civil del Ecuador", Guayaquil, Ecuador, 1963.

- RIOFRIO CORREA, Esteban, "Régimen jurídico laboral para los auxiliares de vuelo en el Ecuador", Quito 1996, Pontificia Universidad Católica del Ecuador.

- E.YANEZ, Luis, "Derecho Aeronáutico Ecuatoriano", Editorial Casa de la Cultura Ecuatoriana, Quito 1983.

- GAY DE MONTELLÁ, Rafael, "Principios de Derecho Aeronáutico", Buenos Aires Argentina, Editorial de Palma, 1950.

- Anexo 6 Parte I. Adjunto A. "Textos de Orientación para la Elaboración de Reglamentos Prescriptivos para la Gestión de Fatiga".

- Ley de Aviación Civil, Registro Oficial 435 Suplemento, 11 de enero del 2007.

- Código Aeronáutico. Registro Oficial 435 Suplemento 11 de enero del 2007.

- Código de Trabajo, Registro Oficial Suplemento 167, 16 de diciembre de 2005.

- Manual de Operaciones Aerolíneas Galápagos.

- www.todointeresante.wordpress.com

- www.vuelos.biz

- www.aviastar.org

- Resoluciones del Consejo de Aviación Civil

- Resolución del Consejo de Aviación Civil. RDA 128.383

- Resolución del Consejo de Aviación Civil. RDA 128.385

- Resolución del Consejo de Aviación Civil. RDA 121.471

- Resolución del Consejo de Aviación Civil. RDA 121.485

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, María Belén Rivera Lima, con cédula de ciudadanía 1715469282, autora del trabajo de graduación intitulado EL RÉGIMEN LABORAL DE LAS TRIPULACIONES DE VUELO DE LÍNEAS COMERCIALES EN EL ECUADOR, ANÁLISIS DE LAS LIMITACIONES DEL TIEMPO DE VUELO, TIEMPO DE SERVICIO Y PERÍODO DE DESCANSO, previa a la obtención del grado académico de **LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS** en la Facultad de **JURISPRUDENCIA.**

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tiene la Pontifica Universidad Católica del Ecuador, de conformidad con el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de graduación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la Pontifica Universidad Católica del Ecuador a difundir a través de sitio web de la Biblioteca de la PUCE el referido trabajo de graduación, respetando las políticas de propiedad intelectual de la Universidad.

Quito, 27 de marzo de 2013



Belén Rivera

171546928-2


REPUBLICA DEL ECUADOR
DIRECCION GENERAL DE REGISTRO CIVIL
IDENTIFICACION Y CEDULACION
CEDULA DE CIUDADANIA No 171546928-2
RIVERA LIMA MARIA BELEN
PICHINCHA/QUITO/BENALCAZAR
12 MAYO 1988
001-E 0022 00044 F
PICHINCHA/ QUITO
GONZALEZ SUAREZ 1988
FIRMA DEL CEDULADO


ECUATORIANA******
E333312222
SOLTERO
SECUNDARIA
ESTUDIANTE
EDUARDO FABIAN RIVERA
ANGELICA MARIA LIMA
QUITO
07/06/2006
07/06/2018
REN 1907819
Pch
PULGAR DERECHO