**ANÁLISIS PRONUNCIAMIENTOS JUDICIALES RELEVANTES PARA EL GRUPO DE DEFENSA CONSTITUCIONAL.**

**ANALISIS CONCEPTUAL**

1. **IDENTIFICACION DE LA PROVIDENCIA**

Juzgado Treinta y Ocho Administrativo Oral Circuito Judicial Bogotá D.C. Sección Tercera, Fallo Primera Instancia - Rad. No. 110013336038201900243-00, Juez: ASDRUBAL CORREDOR VILLATE

1. **PARTES**
* EVERCENIO RUIZ GUZMAN
* U.A.E. de AERONAUTICA CIVIL
1. **HECHOS RELEVANTES**

Presunta limitación del ejercicio de la profesión de piloto de 60 años contenida en el numeral No. 61.295 del Reglamento Aeronáutico de Colombia *“RAC 61 Licencias para Pilotos y sus Habilitaciones”*

1. **ASPECTO JURIDICO CONSIDERADO**

Derogatoria de una limitación contenida en el RAC 61 Sección 61.295 expedida por la U.A.E. de Aeronáutica Civil.

1. **PROBLEMA JURIDICO**

*¿Establecer si existe vulneración de los derechos fundamentales al trabajo y ejercicio de una profesión licita, salud, vida e igualdad, con ocasión a la presunta limitación del ejercicio de la profesión de piloto de 60 años, conforme al numeral 61.295 del RAC 61.*

*“61.295 Limitación y restricción de atribuciones por edad*

*(a) Para ejercer las atribuciones de piloto al mando en servicios aéreos comerciales de transporte público, el titular de una licencia de piloto comercial debe tener:*

*(1) Menos de sesenta (60) años de edad, o*

*(2) En caso de operaciones con más de un piloto, menos de 65 años siempre que el copiloto sea menor de sesenta (60) años.*

*(b) Para ejercer las funciones de copiloto en operaciones de transporte aéreo comercial, el titular de una licencia de piloto comercial debe tener menos de sesenta y cinco (65) años de edad.*

*(c) Cuando el titular de una licencia de piloto comercial en servicios aéreos comerciales de transporte público llegue a la edad máxima señalada, los privilegios de dicha licencia, serán modificados o cancelados por la UAEAC según sea pertinente.*

*(d) Los pilotos comerciales que al momento de completar los sesenta y cinco (65) años de edad, sean titulares de una habilitación para trabajos aéreos especiales, o para instrucción de vuelo, y se encuentren ejerciendo sus privilegios, o los hayan ejercido antes de dicha fecha; podrán continuar ejerciendo las atribuciones de su licencia de piloto comercial en aviación general, en empresas de trabajos aéreos especiales, y/o en instrucción de vuelo en centros de instrucción aeronáutica bajo RAC 141, limitadas a tal habilitación o habilitaciones, según el caso, hasta la fecha en que cumplan los sesenta y ocho (68) años de edad, siempre y cuando el interesado solicite la continuidad de la vigencia de su licencia, por escrito al Grupo de Licencias Técnicas de la Secretaría de Seguridad Aérea y se den las siguientes condiciones:*

 *(1) La idoneidad técnica y aptitud psicofísica del solicitante deberán mantenerse y estar debidamente acreditadas, mientras continúe ejerciendo sus atribuciones.*

*(2) El solicitante habrá ejercido las atribuciones de su habilitación especial para trabajos aéreos especiales y/o su licencia de instructor de vuelo respectivamente, durante al menos un total de quinientas (500) horas de vuelo, al momento de cumplir los sesenta y cinco (65) años de edad, o en cualquier momento, antes de dicha fecha. Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil Oficina de Transporte Aéreo - Grupo de Normas Aeronáuticas*

*(3) Si el interesado hubiese perdido la autonomía en el equipo de vuelo a operar, o en la actividad correspondiente a su habilitación de trabajos aéreos especiales, o licencia de instructor de vuelo, deberá adelantar y aprobar los cursos de repaso de tierra y de vuelo, así como los exámenes y chequeos conducentes a la recuperación de su autonomía, antes de continuar ejerciendo las mencionadas atribuciones.*

*(4) El certificado de aptitud psicofísica (Clase 1) del interesado debe encontrarse vigente y si no lo estuviese, su titular deberá someterse a una evaluación médica de tipo anual y obtener su certificado de manera satisfactoria, antes de retomar el ejercicio de sus atribuciones.*

*(5) Las escuelas explotadoras de aeronaves de instrucción, deben adoptar las medidas del caso para impedir que los instructores con más de sesenta y cinco (65) años de edad, impartan instrucción de vuelo a alumnos que no hayan agotado completa y satisfactoriamente su fase de entrenamiento pre-solo.*

*(6) Los explotadores de aeronaves de instrucción de vuelo y/o de trabajos aéreos especiales, deben adoptar las medidas del caso para que en toda aeronave donde actúe como tripulante un piloto con más de sesenta y cinco (65) años de edad, se dé estricto cumplimiento a las exigencias relativas a provisión de oxígeno, cuando se vuele a altitudes superiores a los 10.000 pies.*

*(7) La correspondiente solicitud deberá presentarse junto con la certificación médica establecida, acreditando únicamente los requisitos previstos en los literales (1), (2) y (3) anteriores, según corresponda, siempre y cuando los demás, inherentes a las licencias de piloto comercial y de instructor en su caso, se encuentren vigentes. (8) Cumplido con lo anterior, al interesado se le reexpedirá su licencia de Piloto Comercial, incluyendo en ella una anotación que contenga la limitación a la actividad solicitada.”*

Ahora bien, con base en la historia normativa a que se ha hecho referencia la Corte Constitucional, esto es, que como regla general la solicitud de amparo no es el mecanismo adecuado para discutir la actos administrativos, puesto que existen mecanismos administrativos y judiciales para lograrlo, excepto cuando los Actos administrativos están vulnerando los derecho fundamentales del accionante, es especial el debido proceso y cuando los mecanismos judiciales establecidos para corregir tales yerros no resulten idóneos para el caso en concreto o se está ante el inminente perjuicio irremediable.

Así mismo la tutela no procede cuando se está pidiendo mediante ésta, el amparo de un acto administrativo de contenido general, impersonal y abstracto, pues no sería posible a partir de aquellos actos administrativos una posible ocurrencia de un perjuicio irremediable, pues no es dable determinar que el contenido del actos de carácter general, impersonal y abstracto contenido en la norma en debate, adoptada dentro de una norma, afecte de forma directa algún derecho fundamental del ciudadano accionante.

Así las cosas, al considerar que una norma está en contravía de normas del rango constitucional y legal, puede considerarse como una eventual causal de nulidad que corresponde ser analizada por el Juez Administrativo en sede, el medio de control simple conforme lo prevé el artículo 137 de CPACA, existiendo dentro de esta acción, la posibilidad que los demandantes obtengan la disposición de medidas cautelares de conformidad al artículo 229 y 230 del CPACA .

Para resolver tal interrogante del problema jurídico se define dentro de esta providencia:

Que el desacuerdo con la existencia de una norma de carácter general por parte de un ciudadano lo lleve a interponer una acción de tutela para obtener sus derechos presuntamente vulnerados sin que demuestre que efectivamente esta ante un perjuicio irremediable, nos lleva a concluir que no es el medio de tutela el llamado a prosperar dentro del proceso en estudio.

De este modo, la improcedencia de la tutela, está ligada a un elemento esencial que es el demostrar el prejuicio irremediable causado con el actuar del accionado y con respecto a los actos administrativos que profieran una norma de interés general y que indirectamente afecte al accionante según su sentir, existe el medio de control ante el juez contencioso de conformidad al CPACA y no ante el juez de tutela.

De esta manera, resolviendo que para el caso que nos ocupa, no es procedente interponer tutela contra actos administrativos de carácter general y menos si no se demuestra el perjuicio irremediable que le causa al mismo ciudadano que está interponiendo la acción en mención.