

La expresión "Clase" según la definición contenida en la Parte primera de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia –RAC sobre *Cuestiones Iniciales Definiciones y Abreviaturas*, alude a un grupo de aeronaves que tiene características similares, para lo cual se toman en cuenta sus especificaciones de rendimiento y características de vuelo entre otros aspectos. Aún así, tanto los aviones como los helicópteros están sub-clasificados en grupos, atendiendo características más específicas, según lo previsto en los apéndices A y B del Capítulo II de la Parte Segunda de dicho Reglamentos.

La expresión "Tipo" alude a un modelo específico de aeronave, considerando la gran diferencia que en algunos casos, suele haber de una marca y modelo a otra.

Los helicópteros de clase están en un rango de peso inferior a 2730 Kg en tanto que los de tipo están por encima de ese peso. Los aviones de clase están en un rango de peso por debajo de 5.700 Kg y los de tipo por encima de él.

Es decir mientras las aeronaves de clase son más pequeñas y livianas y tiene características que las hacen similares y susceptibles de ser clasificadas dentro de ciertos grupos, las de tipo son aeronaves grandes, pesadas y veloces con características que difieren enormemente de una marca y modelo a otra.

Visto lo que antecede, pasamos a responder cada uno de sus interrogantes, en el orden mismo en que fueron planteados así:

1. Ciertamente, ningún piloto o copiloto está habilitado para tripular helicópteros tipo y clase al mismo tiempo, de modo que efectivamente o vuela lo uno o vuela lo otro. Esta restricción que igualmente aplica para aviones, tiene asidero normativo, no solo en las disposiciones que usted invoca, sino también en el numeral 2.1.2.2. de los RAC, cuyo texto es el siguiente:

"Habilitaciones de clase y tipo. Queda limitada a una sola clase o a un solo tipo de aeronave, según corresponda la autonomía de operación de las licencias de piloto, copiloto e ingeniero de vuelo dentro de cada categoría.

No se permitirá al titular de una licencia de piloto actuar como piloto al mando, ni como copiloto, ni como Ingeniero de Vuelo de un avión o helicóptero a no ser que dicho titular haya recibido una de las siguientes autorizaciones:

- a. Una habilitación de clase correspondiente*
- b. Una habilitación de tipo correspondiente*

Cuando se expida una habilitación de tipo que limite las atribuciones a las licencias de copiloto o Ingeniero de Vuelo, en la habilitación se anotará dicha limitación." (el subrayado no es del texto).

Lo anterior se explica porque, tal y como queda dicho, las llamadas aeronaves de clase tienen grandes similitudes en su forma de operación y control, lo que facilitaría que un piloto pueda volar una u otra estando debidamente entrenado en cada una de ellas, sin mayores riesgos de confusiones o errores. Además, estas aeronaves al ser más lentas y livianas son más maniobrables y permitirían cualquier acción correctiva en vuelo sin mayores sobresaltos. No obstante aún considerando sus similitudes, las aeronaves de clase han sido agrupadas, en el caso de los helicópteros de acuerdo a su performance de modo que los de performance II y III son de clase y conforman dos grupos totalmente diferentes, en tanto que los de performance I son de tipo.

En el caso de los aviones también hay grupos tomando en cuenta si son de patín de cola o triciclo, monomotores o bimotores, pistón o turbohélice, de modo que un piloto con habilitación de Clase, solo pueda volar las aeronaves del grupo para el cual se haya entrenado y sometido a chequeo.

Las aeronaves de tipo, por su parte no solo son más pesadas y veloces, sino que existe mucha diferencia entre las de una marca/modelo y otra. De hecho, en estas aeronaves, los parámetros como el peso de despegue, el emplazamiento del centro de gravedad, las velocidades (de pérdida, de despegue, de nunca exceder, etc.) la distribución y ubicación de los diferentes instrumentos y comandos y sobre todo la reacción ante la operación de estos últimos, es totalmente diferente. Es por ello que estas aeronaves se designan y se distinguen por su marca y modelo. En este caso lo que se busca es que un piloto esté plenamente familiarizado con el avión o helicóptero que actualmente vuela, de modo que si este se ha entrenado y chequeado en él no incurra en los riesgos que se derivarían de volar indistintamente aeronaves diferentes lo cual conllevaría la posibilidad de caer en errores o confusiones que pudieran ser fatales. Obviamente esto conduce a que cuando un piloto hace transición a otro equipo de vuelo, se entrena y chequea en el nuevo equipo y deja de volar en el anterior. Es más si un piloto debiera volver a volar en un equipo anterior, deberá volver a entrenarse en tierra y vuelo y volverse a chequear con respecto a dicha aeronave, de modo que tal y como usted lo menciona, el piloto de aeronaves de tipo solo vuela las de la marca y modelo (el tipo) correspondiente a su último chequeo.

Ahora bien, existe una dificultad de orden práctico que a la postre impediría que un piloto esté entrenado, habilitado y operando indistintamente varias aeronaves de tipo o de clase y tipo aun cuando las normas se lo permitieran.

En efecto, según el numeral 2.2.1.1.4. de los RAC, los pilotos de transporte de línea al igual que los comerciales que operan aviones o helicópteros tipo, deben someterse a cursos de repaso de tierra y entrenamiento de vuelo o simulador, dos veces al año (con intervalos no menores a 5 meses ni mayores de 7) y un chequeo de proficiencia anual. Los pilotos comerciales de aeronaves clase, deben hacerlo una vez al año en cada una de las aeronaves que vuelen.

Lo anterior con el fin de asegurar que un piloto siempre esté muy entrenado y capacitado en la aeronave de tipo o en los de clase que esté operando; sobre todo en cuanto respecta a situaciones de vuelo que no se presentan cotidianamente, para poder asumirlas de manera adecuada cuando se presenten, como ocurre con situaciones de vuelo anormal o de emergencia, todo con el afán de prevenir posibles accidentes.

Visto de ese modo, si un piloto hipotéticamente operase más de una aeronave de tipo (dos P. Ej.) y al propio tiempo otras de clase (P. Ej. Tres), dicho piloto tendría que someterse cada año a cuatro entrenamientos para las aeronaves de tipo y a tres para las de clase, ante lo cual nos preguntaríamos ¿Y en que momento volaría para ejercer las atribuciones de todas sus habilitaciones? Al anterior interrogante se sumaría el riesgo de confundir los procedimientos de vuelo propios de una aeronave con los de otra, con los consabidos riesgos, los cuales se acentúan durante situaciones de emergencia; ello sin tomar en consideración el elevado costo de estos entrenamientos que casi siempre son en el exterior.

Es por lo anterior que el piloto, en realidad, no podría estar capacitado o habilitado para volar varios tipos o clases de aeronaves de manera concurrente.

2. Conforme a lo respondido para su interrogante anterior, no es cierto que un piloto pueda en la práctica estar capacitado profesionalmente y cumplir requisitos, a un mismo tiempo, para tripular una o más aeronaves de tipo y/o una o más de clase.

3. Existe en los reglamentos aeronáuticos una restricción que no permite a un piloto volar de manera combinada o simultánea aeronaves de pistón y turbina, contenida en el párrafo del numeral 2.2.5.7.1. No obstante, esta restricción de volar pistón y turbina solo aplica a los pilotos de avión y no de helicóptero.

En efecto, la norma en cuestión señala: *"PARAGRAFO Sin detrimento de las alternativas previstas en el inciso primero de este numeral y en sus literales (a), a (c) y en relación con las mismas, bajo ninguna circunstancia se podrá operar en forma combinada o simultánea aviones a pistón y aviones turbohélice o de turbina, o aviones y helicópteros."* (el subrayado no es del texto)

Lo anterior significa que un piloto de avión no puede volar combinada o simultáneamente aviones a pistón y turbohélice, justamente por las grandes diferencias existentes en cuanto a velocidad, rendimiento y procedimientos operacionales de uno y otro y en la misma forma tampoco puede volar helicópteros y aviones por las mismas razones.

En cuanto a helicópteros de pistón y turbina, ni esta, ni ninguna otra norma ha establecido restricciones, en primer lugar porque para las aeronaves de ala rotatoria la influencia del tipo de motor en las características de operación es menor y sobre todo, porque en la actualidad son muy pocos los helicópteros a pistón que operan.

En realidad, el modelo de helicóptero (ya se de tipo o de clase) que puede operar un piloto en Colombia, está dado en la tabla contenida en el **Apéndice A del Capítulo II de la Parte Segunda de los RAC**, la cual por cierto, combina para los de clase, aparatos de pistón y de turbina, lo que significa que dentro del correspondiente grupo, un piloto puede operar cualquiera de ellos indistintamente, mientras tenga su curso de repaso y chequeo de vuelo vigente. Muestra de ello es que en la misma categoría (Performance III) se encuentran incluidos los helicópteros: Robinson 44 (pistón) Bell 47 (Pistón) / Bell 47 Soloy (turbina), Bell 206L (Turbina) y MD -500 (Turbina). Entre otros.

El Literal a) del numeral 2.2.6.7. de los RAC referido a las habilitaciones de la licencia de Piloto Comercial de Helicópteros –PCH establece entre otras habilitaciones.

"... Piloto de helicópteros performance 3 o con P.B.M.O. hasta 2.730 Kg, por clase de aeronave. Con esta habilitación, se podrá volar cualquier helicóptero de performance 3 o con P.B.M.O. hasta 2.730. Kg y dentro de esta clase, siempre y cuando se tenga chequeo vigente en el equipo."

Siendo que el grupo de los helicópteros de Performance III, incluye indistintamente aparatos de pistón y de turbina, como se mostró, ello significa que el interesado podría operar uno u otro dentro de ese grupo dependiendo tan solo de que tenga su chequeo vigente en cada uno de ellos. Consiguientemente, no existe la limitación al derecho al trabajo que usted aduce.

De otra parte, propicio es destacar que cuando se establecen condiciones de idoneidad para ejercer determinada actividad -en este caso de vuelo- no se está vulnerando el derecho al trabajo, por cuanto a los aspirante no se les habrá negado el acceso a trabajar sino que se les estarían exigiendo unas condiciones mínimas para acceder él, como a la postre ocurre con cualquier trabajo para el cual siempre habrá que reunir ciertas condiciones (habilidades, conocimientos, experiencia) asociadas al tipo de actividad a ejecutar, por elemental que esta sea. Naturalmente a mayor complejidad de la actividad pretendida, mayor será en nivel de exigencia para los aspirantes a ejecutarla. Salta a la vista que el vuelo de helicópteros es una actividad altamente compleja.

No en vano el Artículo 26 de la Constitución, luego de consagrar la libertad de profesión u oficio de termina que *"Ley podrá exigir títulos de idoneidad"* Ese título de idoneidad en el ambiente aeronáutico, no es otra cosa que la licencia que acredita en este caso que un tripulante es idóneo para ejercer las atribuciones de su licencia, de acuerdo con sus habilitaciones. De no ser así, los pasajeros no depositaríamos nuestras vidas en sus mandos.

Es por eso que, desarrollando el precepto constitucional invocado, el Art. 1801 del Código de Comercio señala: *"Corresponde a la autoridad aeronáutica la determinación de las funciones que deben ser cumplidas por el personal aeronáutico, las condiciones y requisitos necesarios para su ejercicio, y la expedición de las licencias respectivas."*

Ninguna persona podrá ejercer funciones adscritas al personal aeronáutico, si no es titular de la licencia que lo habilite para cumplir tales funciones". (el subrayado no es del texto) .

Se entiende por personal aeronáutico -Según el Art. 1800 del mismo estatuto- *"...aquellas personas que, a bordo de las aeronaves o en tierra, cumplen funciones vinculadas directamente a la técnica de la navegación aérea."* Esto incluye desde luego, a Despachadores, Técnicos de mantenimiento de aeronaves, Operadores de estación aeronáutica, Controladores de tránsito aéreo, Auxiliares de servicio a bordo, Ingenieros de vuelo, Copilotos y por supuesto a Pilotos de avión o helicóptero, entre otros.

En cuanto a que nadie podrá exigir premisos previos ni requisitos, sin autorización de la Ley, principio sabiamente consagrado en el Art. 333 de la constitución, ello es cierto. Solo que en el caso que nos ocupa, la autoridad aeronáutica **si cuenta con autorización de la Ley** por cuanto, como se vio, el Artículo 1801 del C. de Co. (apoyado en la propia constitución) le atribuye a la Autoridad Aeronáutica la determinación de las condiciones para el ejercicio de funciones propias del personal aeronáutico, imponiendo además la obligatoriedad de expedirle licencias es decir títulos que acrediten la idoneidad de dicho personal. Tales condiciones o requisitos autorizados en la ley, fueron implementados en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, expedidos por la UAEAC, en su condición de Autoridad Aeronáutica, dando cumplimiento a los estándares internacionales contenidos en el Convenio Sobre Aviación civil Internacional y sus Anexos 1 (Licencias al Personal) y 6 (Operación de Aeronaves) debidamente facultada dicha autoridad por el Artículo 55 de la Ley 105 de 1993, por artículos 1786 del Código de Comercio y por los artículos 5º y 9º del Decreto. 260 de 2.004.

Con respecto a la invocación que hace en su escrito del Art. 84 del Constitución, tan solo cabe añadir a lo expuesto en el párrafo precedente, que la reglamentación general existente para el personal aeronáutico es la contenida en los Reglamentos Aeronáuticos (Parte 2ª) expedida por la Autoridad Aeronáutica, como queda dicho, por mandato de la Ley. Esta reglamentación general es precisamente la que exige la licencia del personal aeronáutico y los requisitos o condiciones para el ejercicio de sus atribuciones, de modo que son los únicos exigibles. Esto es, cuando se exige a un piloto limitar sus habilitaciones y/o atribuciones a un solo tipo o clase de aeronave según las circunstancias, se está actuando precisamente al amparo de la reglamentación general existente, siendo claro, eso si, que tampoco sería justo ni aceptable que se exigieran otros requisitos diferentes a los consignados en los Reglamentos Aeronáuticos o en otras normas de rango superior.

A lo anterior agregamos que todas las exigencias requisitos y condiciones tienen por finalidad la de preservar la seguridad aérea, que no es otra cosa que una manifestación del más fundamental de los derechos, el **derecho a la vida**, no solo de los pasajeros, sino de los propios tripulantes y de la comunidad subyacente en la superficie, derecho que se encuentra consagrado en el Art. 11 de la Constitución Nacional. De modo pues, que ante una remota e hipotética violación del derecho al trabajo de un individuo, provocada por las normas que tienden a preservar la seguridad aérea y con ella el derecho a la vida de toda una comunidad, creemos que debería prevalecer éste último derecho. Pero como se explicó, no existe en realidad ninguna vulneración del derecho al trabajo en torno al caso que nos ocupa.

De otra parte, no podemos desconocer que el Art. 334 de la Constitución, al plantear la intervención del Estado en la actividad económica, le ordena intervenir en la producción distribución, utilización y consumo de los servicios públicos, siendo el transporte aéreo es uno de ellos.

Argumentos como los anteriores fueron también expuestos por el H. Consejo de Estado, cuando en Sentencia de junio 14 de 2001, en acción de nulidad contra los numerales de los RAC 2.2.1.1.5. y 2.2.5.7.1. (ya citado en éste escrito), referidos a la incompatibilidad de volar aeronaves a pistón y turbina, con ponencia del H. Magistrado, Dr. Manuel Urueta Oyola, manifestó:

"...Sobre el particular, se observa que la violación se predica específicamente de quienes fueron habilitados como pilotos o instructores de vuelo bajo las normas anteriormente vigentes. En relación con

los mismos, la Sala no encuentra que las disposiciones acusadas violen su derecho al trabajo, toda vez que ellas no hacen alusión a sus respectivas situaciones y, si se entendiera que a las mismas también le son aplicables, aún así no les violan ese derecho, por cuanto no implican para ellos la imposibilidad de ejercer sus respectivos oficios. Lo que la norma hace es señalar ciertas condiciones o circunstancias dentro de las cuales se debe realizar, que en las tres primeras se circunscribe a prohibir la habilitación combinada o simultánea, tanto de piloto como de instructor de vuelo, para varias clases de equipos o aeronaves (aviones a pistón y aviones turbohélice o de turbina, o aviones y helicópteros)... (el subrayado no es del texto)

“...El actor no ha demostrado que esas condiciones impidan a los afectados desempeñarse en adelante como pilotos o como instructores de vuelo. Por el contrario, lo que fácilmente se infiere es que dichas normas son razonables, así como que su expedición se encuentra dentro de la órbita de competencia de la autoridad aeronáutica, cual es la de procurar las mejores condiciones de seguridad y de eficiencia en el servicio público de aviación, de manera que los habilitados con anterioridad pueden seguir desempeñándose en sus respectivos oficios, en relación con la clase o tipo de aeronave que escojan.

En ese orden de ideas, conviene advertir que el artículo 1782 del C. de Co., faculta a la autoridad aeronáutica para adoptar los reglamentos aeronáuticos, y el artículo 1801 *ibidem*, para “determinar las funciones que deben ser cumplidas por el personal aeronáutico, las condiciones y requisitos necesarios para su ejercicio, y la expedición de las licencias respectivas”, lo cual comprende aspectos como el de la capacitación, idoneidad técnica o profesional para las diferentes actividades, y la acreditación de las mismas, tal como lo dejó en claro la Sala en sentencia de 6 de febrero de 1981, Expediente núm. 3175, con ponencia del Consejero doctor Jacobo Pérez Escobar. Ello se articula con las facultades que la Ley 105 de 1993 otorga a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, para la “reglamentación, control, supervisión y sanción, sobre quienes presten los servicios aeroportuarios...” (artículo 48, inciso 2°); y para ejercer “... una adecuada supervisión sobre la seguridad aérea...” (parágrafo 3° *ibidem*).

Es claro entonces que estas normas confieren a la autoridad aeronáutica capacidad jurídica para expedir reglamentos en materia de aeronavegación, cuyas disposiciones son de carácter policivo administrativo y, por lo mismo, de orden público, por lo cual deben ser aplicadas de inmediato.

No obstante todo lo expuesto, resulta oportuno indicar que en la medida en que se detecte disminución en los riesgos derivados de la operación combinada de aeronaves clase y tipo, como fruto de la incesante evolución tecnológica de la aviación y de sus estándares internacionales, se podría entrar a considerar la posibilidad de una disminución de las restricciones anotadas o flexibilización de las normas existentes.

La anterior respuesta se emite dentro del término previsto y bajo las condiciones señaladas en el artículo 25 del Código Contencioso Administrativo.

Sin otro particular reciba un cordial saludo.

EDGAR B. RIVERA FLOREZ
Jefe Normas Aeronáuticas