

Bogotá D.C Febrero 13 de 2013

PARA:

DE: Jefe de Grupo Normas Aeronáuticas

ASUNTO: **CONSULTA OBSERVADORES COMO PARTE DE LA TRIPULACIÓN**

En atenta respuesta a su consulta de la referencia, donde pregunta “... ***Sí a la luz de lo establecido en la normatividad vigente, los observadores, dentro de los cuales están los pilotos, los ingenieros de vuelo, el navegante, los auxiliares de servicio de a bordo y los despachadores, todos estos titulares de las correspondientes licencias técnicas expedidas por la Autoridad de la Aviación Civil hacen parte de la tripulación... con el fin de dilucidar el alcance de la circular No GF-006/2012 de octubre 22 de 2012 expedida por AIRPLAN, respecto del cobro de tasas aeroportuarias...***”; me permito conceptualizar lo siguiente, no sin antes aclarar que la interpretación y concepto que emita este Grupo de Trabajo, lo será a la luz de las normas aeronáuticas y disposiciones emanadas de esta Entidad y no en relación con la citada circular emanada de AIRPLAN, ya que ello escapa a nuestra órbita de competencia.

Aclarado lo que antecede, el análisis hecho conduce a determinar que tanto la resolución 0203 de 2013 la cual, a título general, regula las tasas aeroportuarias, como las específicas expedidas para los aeropuertos concesionados, coinciden en definir como sujeto pasivo del cobro de las tasas aeroportuarias, al “*pasajero*”.

Concretamente, la resolución 04530 de 2007 referente las tasas aeroportuarias para los aeropuertos concesionados a Air Plan, que motivan la inquietud planteada por la empresa SATENA, y con ella su consulta; es decir, los aeropuertos: “José María Córdova” de Rionegro, “Olaya Herrera” de Medellín, “Los Garzones” de Montería, “El Caraño” de Quibdó, “Antonio Roldán Betancur” de Carepa y “Las Brujas” de Corozal, muestra en su artículo 2º que:

*“En virtud de la presente resolución, el Concesionario de los Aeropuertos se encuentra autorizado a **cobrar a los pasajeros**, explotadores de aeronaves y demás usuarios de los mismos las tasas y los derechos que se contemplan en la presente resolución y a efectuar su recaudo en los términos que aquí se señalan.” (Resaltado nuestro)*

A su turno, el Artículo 12º de la misma resolución agrega: “*La tasa aeroportuaria es la tarifa que podrá cobrar el concesionario **a los pasajeros** por el uso de los terminales de pasajeros*”. (Resaltado nuestro).

Más adelante, los Artículos 20, 21, 22 y 23 insisten en referirse al **pasajero o pasajeros** como sujetos de la tasa aeroportuaria al punto que el Art. 21 exige al transportador verificar con anterioridad a la expedición de la tarjeta de embarque, que el *pasajero* haya pagado la tasa aeroportuaria (a los tipulantes, ya sean estos efectivos, adicionales, u observadores, no se les expide tarjeta de embarque).

Si observamos la definición de **“pasajero”** contenida en la Parte Primera – sobre DISPOSICIONES INICIALES, DEFINICIONES Y ABREVIATURAS- de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, apreciaremos lo siguiente:

“Pasajero. *Persona que se encuentra a bordo de una aeronave en virtud de un contrato de transporte aéreo.”*

Como quiera que un observador, normalmente no va a bordo de una aeronave en virtud de un contrato de transporte aéreo, no quedaría entonces comprendido dentro del concepto de pasajero, ante lo cual podemos afirmar, a manera de conclusión anticipada, que si los observadores no son pasajeros, y si los sujetos pasivos de la tasa aeroportuaria son los *pasajeros*, ellos, -los observadores- no serían sujetos de dicha tasa y en consecuencia no la causarían.

La parte Segunda de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, (Numerales 2.2.4.7., 2.2.6.7., 2.3.1.5., 2.3.3.6., 2.4.7.1.2. y 2.5.2.9., entre otros) establece los casos en los cuales, como parte del entrenamiento inicial, recurrente o de transición, ciertos miembros del personal aeronáutico, deben volar y desempeñarse como observadores en cabina de mando, o en cabina de pasajeros a bordo de las aeronaves, con miras a obtener o mantener una licencia o habilitación, a saber:

- Pilotos
- Ingenieros de Vuelo
- Navegantes
- Despachadores
- Controladores de tránsito aéreo

Estas personas deben ser titulares de las correspondientes licencias o autorizaciones, que los habilitan como miembros del personal aeronáutico.

Dichos miembros del personal aeronáutico no van a bordo de las aeronaves en ejecución de un contrato de transporte aéreo, sino en desarrollo de un programa de entrenamiento, en algunos casos vinculados -y sin que ello sea un requisito- mediante un contrato laboral o de aprendizaje, u ocasionalmente mediante una relación reglamentaria como en el caso de los controladores de tránsito aéreo; pero en todo caso - se insiste- no en virtud de un contrato de transporte aéreo.

Ahora bien, la definición de **“tripulante”** contenida en la citada Parte Primera, de los Reglamentos Aeronáuticos indica:

“Tripulante. *Persona titular de la correspondiente licencia, a quien el explotador de una aeronave asigna obligaciones o tareas que ha de cumplir a bordo durante el tiempo de vuelo de la aeronave.”*

Como puede verse, lo que ha de atribuir a una persona el carácter de tripulante es el hecho de cumplir a bordo de una aeronave, obligaciones o tareas asignadas por su explotador. No indica la norma que clase de tareas, luego podría ser cualquiera, pero para el caso en cuestión, más allá de la mera observación del desenvolvimiento del vuelo, se trataría de tareas de apoyo propias del tipo de personal aeronáutico de que se trate, orientadas a enriquecer su experiencia para un desempeño futuro. Ello, desde luego conlleva tareas vinculadas a la operación, tales como participar en los briefings, prevuelo, y listas de chequeo, o monitorear las comunicaciones y hacer seguimiento a la navegación y sistemas de la aeronave, en el caso de los pilotos; participar en los briefings, prevuelo, y listas de chequeo, o monitorear los sistemas y el rendimiento de la aeronave y sus plantas motrices, en el caso de los ingenieros de vuelo; participar en los briefings, apoyar el servicio a bordo, la revisión de equipos de emergencia y el alistamiento de cabina en las diferentes fases del vuelo, en el caso de los auxiliares de a bordo; o participar en los briefings, prevuelo, monitoreo de las comunicaciones y navegación y del consumo de combustible, así como el peso y balance y el cargue de la aeronave, en el caso de los despachadores. Lo anterior, sin perjuicio de cualquier otra actividad que sea requerida por el explotador o el comandante de la aeronave, asociada esta, por supuesto, a las funciones correspondientes a la licencia para la cual se entrena el observador.

Desde otro punto de vista, cuando el numeral RAC. 2.1.6. referido a la edad mínima de los miembros del personal dice en su inciso segundo que: “...*En los casos en que se requiera autorización de una entidad o establecimiento aeronáutico (empresa aérea, taller aeronáutico o empresa de servicios aeroportuarios, etc.) para desarrollar **funciones propias del personal aeronáutico** en calidad de alumno, ayudante, asistente u **observador**, el aspirante a dicha autorización acreditará al menos 17 años de edad*”, está dejando ver claramente que ellos en tal calidad, están llamados a ejercer ciertas funciones propias del tipo de personal aeronáutico, para el cual se están capacitando. (Resaltado nuestro).

Ahora bien sí, como se ha visto en las normas invocadas y transcritas anteriormente, lo que da fundamento al cobro de tasas aeroportuarias en los aeropuertos, es “*el uso de los terminales de pasajeros*”; debe entonces tenerse en cuenta que el observador, al igual que el tripulante efectivo y el tripadi, normalmente no usan dichos terminales porque pasan a bordo de manera directa, sin detenerse a hacer esperas, o hacer uso de los servicios ofrecidos a los usuarios en las terminales de pasajeros y en no pocos casos lo hacen a través de las instalaciones ocupadas por el explotador de la aeronave.

Los servicios ofrecidos por el explotador aeroportuario al pasajero que, sin lugar a dudas son los que brindan soporte al cobro de las tasas aeroportuarias, son: El uso de mostradores o counters, la información por audio o mediante pantallas o monitores, la seguridad aeroportuaria (Avsec), el uso de salas de espera y salas de embarque, incluyendo las comodidades que ellas ofrecen, (sillas para el descanso, televisión pública o en circuito cerrando u otras formas de entretenimiento, servicio de Internet Wi-Fi, aire acondicionado, etc), salas y bandas para entrega de equipajes, disponibilidad y accesibilidad a zonas comerciales, restaurantes, usualmente explotados por terceros y el uso de instalaciones sanitarias entre otras. Ninguno de tales servicios suele ser utilizado

por los tripulantes efectivos, como tampoco por parte de los tripadis o los *observadores*, ni al iniciar, ni al terminar sus vuelos, como sí lo hacen de manera permanente los pasajeros.

Durante las escalas, el observador, al igual que los tripulantes efectivos y tripadis, generalmente no desembarcan de la aeronave, por cuanto, mientras los efectivos están desempeñando tareas propias de la operación, los observadores las observan o las apoyan, según queda explicado, resultándoles generalmente, imposible acceder al edificio terminal para hacer uso de las mencionadas instalaciones o servicios.

No tendría sentido entonces el considera como pasajero a una persona que no solo, no lo es para el explotador de la aeronave en la que se moviliza, sino que tampoco ingresa al aeropuerto ni recibe normalmente ningún servicio del explotador aeroportuario, ni tiene ningún tipo de contacto con él, a menos que éste o un representante suyo, tuvieran que abordar la aeronave para verificar su presencia a bordo, lo cual no solo excede sus potestades, conforme quedó explicado en concepto anterior (Concepto No. 1061-087-2010006919 de marzo 8 de 2010), sino que confirma que el observador no es uno de los usuarios de los servicios del aeropuerto en el terminal de pasajeros.

En conclusión, el observador puede ser asimilado a un tripulante, dadas las tareas que desempeña a bordo, asignadas por el explotador de la aeronave. No obstante y mas allá de ser o no un tripulante, cuestión que pasa a un segundo plano, definitivamente no se encuentra a bordo de la aeronave en ejecución de un contrato de transporte aéreo, y en tal virtud no es un pasajero, condición indispensable para el cobro de las tasas aeroportuarias.

Al no ser el observador un pasajero, no es sujeto pasivo del cobro de tasas aeroportuarias en los aeropuertos hacia y desde donde vuela o haga escala bajo esa condición.

Finalmente, se aclara que los conceptos emitidos por el Grupo de Normas Aeronáuticas son de carácter general y no direccionados a una situación específica, razón por la cual se precisa que lo aquí expuesto es aplicable a cualquier aeropuerto concesionado o no.

Cordialmente

EDGAR B. RIVERA FLOREZ
Jefe Grupo de Normas Aeronáuticas

Proyectó: Juan M. Villamizar/Abogado Normas Aeronáuticas
Revisó: Edgar Rivera Florez
Ruta electrónica: Mis documentos

