

CONCEPTO COBRO TRIPADE

Se pregunta a este Grupo, si los tripulantes que van a bordo de una aeronave en condición de tripulante adicional (*TRIPADI*) causan tasa aeroportuaria o están obligados a pagarla.

En tal sentido se aprecia lo siguiente:

Las disposiciones en materia de Tasas Aeroportuarias a los pasajeros, emanadas de esta Unidad Administrativa Especial, tradicionalmente han establecido que el cobro de la misma se origina “por pasajeros embarcado.”

A su turno el Art. 12 de la Resolución, 04530 de 2007, “Por medio de la cual se fijan tarifas de los derechos y tasas cedidas al Concesionario del Aeropuerto José María Córdova de Rionegro...” que es el que principalmente motiva la consulta, determina que *“La tasa aeroportuaria es la tarifa que podrá cobrar el concesionario a los pasajeros por el uso de las terminales de pasajeros.”*

Lo anterior muestra a simple vista que solo quienes tienen carácter de **“pasajero”** están obligados a pagar tasas aeroportuarias, o dicho de otro modo, solo los **“pasajeros”** causan tasas aeroportuarias a favor del explotador aeroportuario.

En el caso de los tripulantes adicionales, estos no tienen carácter de pasajeros. El Capítulo “Definiciones y Abreviaturas” de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, contenido en la Parte Primera de dicho compendio normativo define:

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

Quienes van a bordo de una aeronave en condición de *tripulantes* -adicionales o no- no lo hacen en virtud de un contrato de transporte aéreo, sino en desarrollo de una relación laboral, luego no pueden, bajo ninguna circunstancia, ser considerados como pasajeros. De hecho ni los tripulantes efectivos, ni los *tripadis*, pactan contrato alguno de transporte, con el explotador de la aeronave, independientemente de que lo hagan en aeronave de la aerolínea para la cual trabajan, o a bordo de aeronave de otro operador, como sucede ocasionalmente.

Considerando entonces que la Tasa Aeroportuaria, se cobra es a los pasajeros, quien no tiene esa condición no la causaría.

Por el contrario, los tripulantes que se movilizan a bordo de una aeronave como *“tripadis”* lo hacen encontrándose al servicio de la empresa respectiva, en desarrollo de lo que está reglamentado como *“Tiempo de Servicio.”*

En efecto, las normas aeronáuticas contenidas en la Parte Cuarta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y en el Decreto 2742 de 2009, han establecido que *Tiempo de Servicio* es *“Todo período de tiempo durante el cual el tripulante se halle a disposición de la empresa. El tiempo de servicio de los tripulantes asignados a un vuelo empieza a contarse una hora y media antes de la iniciación programada de los vuelos internacionales y una hora antes de los vuelos domésticos y se termina de contar al finalizar el vuelo.*

Se considera también como tiempo de servicio:

- a. **El necesario para transportarse, por cualquier medio, hacia un lugar diferente a la base de residencia del tripulante y el regreso por cualquier medio a la misma; o el que de cualquier modo implique su traslado en condición de tripulante adicional (tripadi)...**

Lógicamente, si quienes se encuentran en condición de *tripadi* está en tiempo de servicio, lo está bajo las mismas condiciones, prerrogativas y restricciones de los demás tripulantes que también se encuentren en tiempo de servicio.

El Capítulo Segundo de la Parte Primera de los RAC, define:

“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.”

“Tripulante adicional. Tripulante que, previa asignación por parte de la empresa, se traslada en una aeronave, sin ejercer funciones en relación con ésta o con el vuelo que realiza; para movilizarse de una localidad a otra, ya sea para operar posteriormente una aeronave como tripulante efectivo, regresar a su base por tiempo cumplido y/o motivos técnicos o para cumplir una asignación de la escuela de operaciones, figurando como tal en los documentos del respectivo vuelo.”

“Tripulación. Conjunto de personas titulares de las correspondientes licencias, a quienes se le asigna obligaciones esenciales para la operación de una aeronave, durante el tiempo de vuelo. La tripulación incluye:

- **Tripulación de Vuelo.** Integrada por El Comandante o piloto al mando y el Copiloto o cualquier otro piloto que ejerza funciones como tal durante el vuelo.
- **Otros Tripulantes.** En las aeronaves que los requieran, conformados por El Ingeniero de Vuelo, Navegante y Auxiliar (es) de Servicios a Bordo.”

“Tripulación sencilla. Es aquella que, de acuerdo al certificado tipo, está integrada por un piloto y un copiloto y cuando se requiera un ingeniero de vuelo y un navegante.”

“Tripulación múltiple. Es aquella integrada por un número de tripulantes mayor que el de una tripulación sencilla, para poder incrementar conforme lo permitan los reglamentos, las horas de vuelo y/o de servicio durante una asignación en la cual uno de los dos pilotos podrá volar en la silla derecha durante la fase de crucero.”

Bajo las anteriores definiciones cabe destacar que un tripulante puede ir a bordo de la aeronave, como tripulante efectivo en una tripulación sencilla ejecutando funciones, o como relevo en una tripulación múltiple para asumirlas en pleno vuelo mientras otros descansan, o como tripulante adicional, para movilizarse de una localidad a otra, ya sea para operar posteriormente una aeronave como tripulante efectivo, regresar a su base por tiempo cumplido y/o motivos técnicos

o para cumplir una asignación de la escuela de operaciones.

Los tripulantes pueden ser de vuelo, lo cual incluye al piloto comandante, y primer oficial o copiloto en la cabina de mando y otros tripulantes lo que comprende, también en la cabina de mando, al ingeniero de vuelo en las aeronaves que lo requieran y al navegante poco empleado en la actualidad; y en la cabina de pasajeros a los auxiliares de servicios a bordo, uno de ellos en calidad de supervisor o jefe de cabina, tripulantes estos, que comúnmente los encontraremos en aeronaves con capacidad superior a 19 sillas de pasajeros.

Ocasionalmente es probable encontrar también en la aeronave a un mecánico de a bordo e incluso un despachador de operaciones de vuelo, los cuales al ser *titulares de las correspondientes licencias, podrían ser considerados tripulantes, si se les signa obligaciones esenciales para la operación, tal como lo plantea la definición precedente.*

Cualquiera de las personas mencionadas estaría exenta de tasa aeroportuaria en la medida en que acceda a la aeronave en calidad de tripulante - adicional o no-.

Por el contrario, las empresas de aviación en algunos casos movilizan a bordo de sus aeronaves a otros de sus empleados, no tripulantes los cuales son trasladados a otros aeropuertos por razones también laborales, pero no relacionadas con la operación. Estas personas en cambio no pueden ser tenidas como tripulantes, por lo que usualmente se les expide un tiquete aéreo de pasajero, siendo evidente que en ese caso no serían exentos; pero esa no sería la situación de los *tripadis*.

Otra disposición que vale examinar es literal b) del artículo 17 de la citada Resolución 4530/07:

“..b) Los tripulantes de aeronaves de empresas colombianas de transporte aéreo que viajen en ejercicio exclusivo de su cargo...”

El ejercicio del cargo de tripulante no se limita únicamente a ejecutar atribuciones en vuelo. Según los propios Reglamentos Aeronáuticos, un tripulante puede encontrarse en servicio como tripulante efectivo, como reserva, en escuela de operaciones o como tripadi y en todos los casos estaría en el “ejercicio exclusivo de su cargo.”

Además, como la norma invocada no distingue ni especifica un tipo o condición particular de tripulante, es forzoso entender que se trataría de cualquier tipo de tripulante. Recordemos aquí el principio de hermenéutica jurídica según el cual *“donde no distingue el legislador, no ha de distinguir el intérprete.”*

En otros términos la disposición invocada no excluye al tripulante adicional, sino que es incluyente respecto de cualquier persona que vaya en la aeronave como tripulante, sin importar bajo que connotación.

Lo que entonces dará a una persona el carácter de tripulante será el que el propio explotador de la aeronave la designe o incluya como tal, respecto de una aeronave o vuelo, en los correspondientes documentos de a bordo.

Desde otro punto de vista, los contratos de concesión aeroportuaria, suelen incluir, en relación con la tasa aeroportuaria una definición como la siguiente:

*“Es la tarifa que debe cobrara el concesionario por los **servicios asociados a dicha tasa**, de acuerdo con lo dispuesto por la Resolución 04530 del 21 de septiembre de 2007 de la Aerocivil” (Contrato de Concesión 8000011-OK)*

La definición justifica el cobro de las tasas en la prestación de los **servicios asociados a dicha** tasa, los cuales no son otros que los que recibe un pasajero en las instalaciones del aeropuerto.

Esta definición es concordante con el ya citado Art. 12 de la Res. 04530/07 *“La tas aeroportuaria es la tarifa que podrá cobrar el concesionario **a los pasajeros por el uso de las terminales** de pasajeros.”* Y a su vez coincidente con el inciso Segundo del Art. 338 de la Constitución Política de Colombia, según el cual: *“...La ley, las ordenanzas y los acuerdos pueden permitir que las autoridades fijen la tarifa de las **tasas** y contribuciones que cobren a los contribuyentes, como recuperación de los costos **de los servicios que presten** o participación en los beneficios que les proporcionen....”*

En el caso de las tasas aeroportuarias la “Ley” que permite su cobro es el **ART. 1819 del Código de Comercio, según el cual** *“El explotador de aeródromos públicos podrá cobrar tasas a los usuarios previa reglamentación y permiso de la autoridad aeronáutica.”*

No cabe duda pues, que lo que da soporte al cobro de tasas aeroportuarias es el uso de los terminales aeroportuarios por parte de los pasajeros y la prestación de uno o más servicio que allí tiene lugar a favor de dichos usuarios. Para el caso de los pasajeros aéreos ello vendría a estar constituido además de la utilización de las instalaciones que conforman el Terminal, por los servicios que recibe el pasajero, tales como:

- Uso de mostradores o counters
- Información ya sea por audio o mediante pantallas o monitores,
- Seguridad
- 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, Etc).
- Disponibilidad y accesibilidad a zonas comerciales, restaurantes, etc. usualmente explotados por terceros.
- Uso de instalaciones sanitarias.

Esos servicios no suelen ser utilizados por los tripulantes -adicionales o no- ya que ellos normalmente acceden directamente a las oficinas o instalaciones de la aerolínea correspondiente en el aeropuerto de origen, y/o pasan directamente de una aeronave al la otra en el aeropuerto de destino o escala, ingresando, en el más extremo de las casos, a las oficinas de su aerolínea antes de acceder al avión en el cual han de continuar su vuelo.

Y de cualquier modo, si estos tripulantes accedieran al aeropuerto, lo será como cualquier acompañante, transeúnte o cliente en los establecimientos de comercio del mismo, pero jamás como pasajero en las salas de espera y demás facilidades mencionadas.

Finalmente, destacamos que la presencia de tripulantes a bordo de las

aeronaves bajo cualquier modalidad forma parte de los gajes propios de la explotación u operación ordinaria de las aeronaves en el aeropuerto, por la cual el explotador ya viene pagando sea ello mediante cánones de arrendamiento por la ocupación de áreas de trabajo o mediante el pago de servicios aeroportuarios tales como aterrizaje, paqueo, uso de gates, etc. El cobro adicional de tasas a sus tripulantes, implicaría entonces algo así como un doble cobro a las empresas explotadores de servicios aéreos comerciales, ya que dicho pago seguramente tendría que ser asumido ellas y no por el “supuesto pajero.”

A manera de conclusión:

Los tripulantes adicionales o *tripadi* deben estar exentos del pago de tasa aeroportuaria por los siguientes motivos:

- a) Porque estando la tasa aeroportuaria instituida en relación con los pasajeros ellos, los *tripadis*, no son pasajeros al igual que no lo son los demás tripulantes a bordo, ya que no viajan en virtud de un contrato de transporte aéreo;
- b) Porque mientras vuelan en condición de *tripadi* están en tiempo de servicio, justamente al servicio de la empresa para la cual laboran y
- c) Porque mientras los *tripadis* ostentan esa condición de tripulantes – adicionales o no- ellos no suelen utilizar las instalaciones y servicios aeroportuarios que dan lugar al cobro.

Obviamente, para que una persona adquiriera el status de tripulante adicional, deberá ser titular de la correspondiente licencia y contar con la pertinente designación por parte de la empresa para la cual labora.

EDGAR B. RIVERA FLOREZ

Jefe Grupo de Normas Aeronáuticas

Copia a: Dr. Sergio Paris Mendoza, Secretaría de Sistemas Operacionales
Ilva Restrepo, Oficina de Transporte Aéreo

Proyectó: Edgar B. Rivera Florez