

## CONCEPTO SOBRE TRIPADI - PROPORCIONALIDAD

De acuerdo al asunto de la referencia, me permito dar respuesta a su consulta, en la cual se plantean los siguientes interrogantes:

*1. Cómo se aplica la proporcionalidad cuando un piloto o Copiloto se incapacita, con respecto a los días libres disponibles, de acuerdo al numeral 4.17.1.17. Tiempo Libre, literal a)? Adjunto tabla que aplica de acuerdo al Manual de Operaciones la Empresa Avianca.*

De conformidad con el literal a del numeral 4.17.1.17. de los RAC,

“Todo tripulante de vuelo tendrá derecho a nueve (9) días libres cada mes, en su base de residencia, distribuidos en tres períodos de dos (2) días consecutivos cada uno y uno de tres (3) días consecutivos, los cuales se podrán acumular. En caso de salir a o regresar de vacaciones, incapacidad o licencia, estos días serán proporcionales al número de días faltantes para cumplir el mes calendario.”

En aplicación de la norma transcrita, los tripulantes de vuelo deben disfrutar de ciertos días libres, para los cuales cabe preciar que estos son diferentes del tiempo de descanso a que tiene derecho todo tripulante y se originan en el hecho de que el tripulante haya laborado efectivamente el correspondiente mes calendario.

Siendo así su disfrute ciertamente es proporcional al tiempo efectivamente trabajado, de modo que si no se hubiera laborado todo el mes calendario, (por vacaciones o cualquier otro motivo de ley) habría lugar a su reducción, pero obviamente en proporción directa del tiempo trabajado y del dejado trabajar.

Es decir que si un tripulante hubiera laborado 20 días del respectivo mes por haber regresado de vacaciones u otro motivo, habría laborado las dos terceras partes (2/3) del mes, luego tendría derecho a las dos terceras (2/3) partes de los 9 días libres, o sea, tendría derecho a seis (6) días libres

En se mismo sentido si los laborados fueron quince (15) días se habrá laborado la mitad (1/2) del mes y habrá derecho a la mitad (1/2) de los nueve (9) días libres, es decir, cuatro y medio días. (4,5) días libres.

Si los laborados fueron quince (10) días se habrá laborado un tercio (1/3) del mes y habrá derecho a un tercio de los nueve (9) días libres, es decir, tres (3) días libres.

Si los laborados fueron cinco (5) días se habrá laborado una sexta parte (1/6) del mes y habrá derecho a una sexta parte (1/6) los nueve (9) días libres, es decir, uno y medio (1,5) días libres.

Si los laborados fueron tres (3) días, se habrá laborado una décima parte (1/10) del mes y habrá derecho a una décima parte (1/10) de los (9) días libres, es decir, 0,9 días.

Para manejar las fracciones de día, sería necesario tomar el tiempo máximo de servicio diario es decir doce horas treinta minutos. 12:30. Siendo así, 0.9 días equivaldrían a 11, 25 horas o lo que es igual 11 horas y quince minutos de tiempo libre. Como esto resultaría inmanejable, pues en este caso teóricamente se originaría una asignación de tan solo 45 minutos, para poder respetar la fracción del día libre, encontramos muy lógico que se aproxime, pero la aproximación en aras del principio de favorabilidad del derecho laboral, habría que hacerla a favor del trabajador.

Si examinamos la tabla de propuesta por Avianca apreciamos que esta se ajusta a lo dicho, aproximando las fracciones a la escala siguiente en términos que parecerían resultar favorables al tripulante trabajador.

En efecto, según nuestro cálculo ajustado exclusivamente a la proporción aritmética, un tiempo efectivo de 15 días daría lugar a 4,5 días libres, en tanto que según el cuadro de Avianca daría lugar a 5 días completos.

Según nuestro cálculo un tiempo efectivo de 10 días daría lugar a 3 días libres y según la tabla de Avianca, también daría lugar a 3 días.

Según nuestro cálculo 5 días efectivos darían lugar a 1,5 días libres y según el aproximado de Avianca darían lugar a 2 días completos.

En conclusión la tabla indicada, no solo se ajusta a la norma, sino que lo hace en términos más favorables al tripulante trabajador, lo cual a su vez se ajusta al mencionado principio de favorabilidad, consagrado en la Ley Laboral.

El único caso en que la tabla propuesta por la aerolínea resulta desfavorable, se daría en el evento de un tripulante que labore un solo día efectivo durante el mes, es decir, una treintava parte (1/30) caso en el cual tendría derecho a un treintavo (1/30) de día libre, o sea 0.3 días o lo que es igual 3 horas y 45 minutos libres, siendo que para la tabla de la aerolínea, no habría lugar a ningún día libre (0 días libres), lo cual podría entenderse compensado con la aproximación favorable al trabajador que se hace en todos los demás casos. No obstante, nada impediría que ante esta situación el tripulante exija su fracción o fracciones de día libre(s),

conforme exactamente corresponda aritméticamente.

*2. Igualmente solicito se me emita concepto sobre la siguiente asignación: Tripadi de regreso a su base, reserva y vuelo el mismo día. Tenemos la inquietud de si esta figura constituye doble asignación, ya que de acuerdo a los RAC y por sentido lógico, la mezcla de Reserva y Vuelo, o Tripadi y vuelo no configuran doble asignación; sin embargo, Tripadi, Reserva y Vuelo, no está contemplado en los RAC.*

El tripadi de regreso y reserva en el mismo día no constituye doble asignación porque el tripadi no es asignación, luego solo contaría como asignación el tiempo de reserva.

Además de lo anterior habría que tener en cuenta el enunciado del numeral literal c) del numeral 4.17.1.6. según el cual: *“Cuando un tripulante sea programado como reserva o de tripulante adicional y vuelo en un mismo día calendario, se considerará como una sola asignación.”* Es decir, si el tripadi, ya durante el tiempo de asignación en reserva vuela, sería una sola asignación, luego con más razón lo sería si ni siquiera volase.

Lo que si debe tenerse en cuenta es que el tripulante al término de su última asignación debe tomar su descanso reglamentario de modo que antes de su regreso como tripadi y/o su asignación como reserva, haya tenido el descanso requerido. Además, como el tiempo de tripadi constituye tiempo de servicio, este (contado desde la hora de presentación en el aeropuerto de origen) hasta la llegada al de destino, donde inicia el tiempo de reserva habrá que descontarlo del tiempo de servicio previsto para dicha asignación de reserva.

Es decir, si entre la hora de presentación y la de llegada a la ciudad donde si iniciará el tiempo de reserva, han transcurrido por ejemplo 4 horas; estas serán imputables al tiempo de servicio previsible para la asignación de reserva que se inicia, luego a esta le quedarían tan solo 8 horas y 30 minutos como duty, al cabo de los cuales se debería iniciar un nuevo periodo de descanso.

Cordialmente,

**EDGAR B. RIVERA FLOREZ**  
Jefe de Grupo Normas Aeronáuticas

Proyectó: Edgar B. Rivera Florez  
Ruta electrónica: O:\AD\Externo\2009008445