

CONCEPTO TIEMPOS DE SERVICIO Y HORAS COMO OBSERVADOR.

Para poder dar respuesta efectiva a sus interrogantes basados en la casuística que sucede a diario en su actividad como tripulantes de a bordo, me permito impartir respuesta así:

En primer lugar siempre en su actividad como auxiliares de a bordo deben remitirse a los RAC Parte 4ª numerales 4.17.2. hasta el 4.17.2.5 donde encontrará usted cuales y como se determinan tanto los tiempos de vuelo como tiempo de servicio. Ahora bien en este orden de ideas para el caso que nos ocupa de un vuelo internacional como el que usted plantea en la ruta MD – CLO – BGT, el tiempo de servicio comienza a contarse una (1) hora antes de iniciarse el vuelo según lo establece el numeral 4.17.2.5 literal b. que de su lectura apreciamos que el tiempo de servicio estará dado por la sumatoria de la hora previa al inicio del vuelo, más el tiempo de vuelo efectivo más cualquier tiempo de permanencia en tierra anotando y previendo que el tiempo máximo está dado por el numero de tripulantes en el vuelo de acuerdo a lo indicado en el numeral 4.17.2.2 sin exceder el tiempo máximo de 16 horas.

Asimismo este tipo de vuelo debe considerarse como mixto teniendo en cuenta que anterior concepto 106108708 de Julio 2 de 2008, manifestamos que: *“los vuelos transoceánicos con escala nacional, constituyen una asignación mixta y su tiempo de servicio, no estando reglamentado de otro modo, debería ser el mismo existente par cualquier asignación mixta según lo previsto en numeral 4.17.2.3. Obviamente si examinamos el espíritu de la norma que estableció el período máximo de servicio para las asignaciones mixtas, encontraremos que cuando se hizo esa norma, solo se contemplaron asignaciones mixtas dentro del Continente Americano, ya que para la época no se conocían asignaciones mixtas transcontinentales. Esto por supuesto hace poco practicable tales asignaciones dado que debido a los prolongados tiempos de vuelo resultarían muy marginales y susceptibles de ser excedidas en sus dutyes, con la más mínima contingencia.”* En este orden de ideas le agrego que no existe una norma especifica para este tipo de asignación, sí se aplica el subnumeral 3º del 4.17.2.3 no podría hacerse el vuelo físicamente. No obstante por analogía y acudiendo al principio de favorabilidad, sería necesario aplicar el subnumeral 4º del señalado numeral.

Ahora bien, teniendo en cuenta que frente a vuelos de largo alcance intercontinental, en algunos casos resulta práctico hacer una escala programada antes de salir del territorio nacional, generalmente con el mismo número de vuelo, entendemos que podría considerarse como un solo vuelo el originado en una ciudad colombiana con una escala en el país antes de proceder al destino final.

Obviamente, si antes de efectuar el trayecto intercontinental la aeronave efectuase varios trayectos domésticos, indiscutiblemente ya no podríamos pensar que se trata de un mismo vuelo, por lo que en la órbita de la asignación mixta, limitada a catorce horas, conforme queda dicho.

En relación a las horas como observador es evidente que existe un vacío no atribuible a la norma, toda vez que cuando se hizo ninguna aerolínea realizaba este tipo de asignación, pero en aras de brindar una acertada interpretación decimos que sí los tripulantes de cabina de pasajeros asumen durante la observación una actitud pasiva, no estarían en tiempo de servicio y no se les aplica el máximo de 90 horas, por el contrario sí los tripulantes ejercen funciones activas durante el vuelo sí se le aplica el máximo de 90 horas al mes.

Sin otro particular

Cordialmente,

EDGAR B. RIVERA FLOREZ
Jefe Grupo de Normas Aeronáuticas

Proyectó: Juan Manuel Villamizar, Profesional Normas Aeronáuticas
Revisó: Edgar B. Rivera Florez
Ruta electrónica: O:\AD\Externo\2008023480