



FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES

“ESTÁNDARES CONSTITUCIONALES E INTERNACIONALES EN EL TRATO
LABORAL DIFERENTE PARA LOS TRIPULANTES DE VUELO DEL SECTOR
PÚBLICO.”

Trabajo de Titulación presentado en conformidad con los requisitos
establecidos para optar por el título de Abogada de los Tribunales y Juzgados
de la República.

Profesor Guía
MSc. Jhoel Marlín Escudero Solíz

Autora
María Isabel Ávila Briones

Año
2017

DECLARACIÓN DE AUTORÍA DEL PROFESOR GUÍA

“Declaro haber dirigido este trabajo a través de reuniones periódicas con la estudiante, orientando sus conocimientos y competencias para un eficiente desarrollo del tema escogido y dando cumplimiento a todas las disposiciones vigentes que regulan los Trabajos de Titulación”.

Jhoel Marlín Escudero Solíz
Master en Derecho Constitucional
C.C.: 1716482201

DECLARACIÓN DE AUTORÍA DEL ESTUDIANTE

“Declaro que este trabajo es original, de mi autoría, que se han citado las fuentes correspondientes y que en su ejecución se respetaron las disposiciones legales que protegen los derechos de autor vigentes”.

María Isabel Ávila Briones

C.C.: 171450158-0

AGRADECIMIENTOS

A mis amados padres Marcelo Ávila y María Briones de Ávila por su amor y apoyo incondicional.

A las mujeres más valiosas que conozco: Angie Moreno, Angie Ávila y Susana Ávila por sus palabras de aliento y cariño infinito.

Al Doctor Jhoel Escudero por su paciencia en todo momento. Por sus valiosos conocimientos y gran ayuda en la realización de este trabajo.

A los Tripulantes de Vuelo por compartir conmigo sus inquietudes, quienes día a día luchan por el reconocimiento de sus derechos, deseo que este trabajo pueda ser de apoyo.

Isabel Ávila Briones

DEDICATORIA

A mi amado Marcelo Ávila Salazar, quien se durmió en la muerte mientras este trabajo era realizado, por ser un padre perfecto, mi eterno defensor y mi inspiración. Tu amor y consejos viven en mí.

A mi confidente y mejor amiga María Briones de Ávila, eres mi ejemplo de lucha. Te amo de una manera que las palabras no pueden explicar.

Isabel Ávila Briones

RESUMEN

Este trabajo trata acerca de las particularidades del régimen laboral de los tripulantes de vuelo del sector público, su situación frente a la normativa nacional e internacional y de la necesidad de reconocer un trato diferente, para garantizar su derecho a la igualdad frente a los demás servidores públicos.

Está dividido en tres capítulos que tratan sobre: el origen de la aeronáutica en Ecuador y su evolución, se definen conceptos básicos como aeronave, comandante y explotador; los derechos constitucionales laborales y estándares internacionales de los tripulantes de vuelo y el régimen jurídico al que deben someterse los tripulantes de vuelo.

Mediante el análisis de las leyes y tratados internacionales, se pretende establecer las necesidades jurídicas existentes en esta rama nascente del derecho: el Derecho Aeronáutico.

El objetivo principal de este trabajo es determinar si el régimen laboral de los tripulantes de vuelo del sector público, cumple con los estándares constitucionales e internacionales con respecto a la protección de derechos. Y a partir de ese análisis, establecer parámetros laborales de protección a los derechos de los tripulantes de vuelo.

ABSTRACT

This comprehensive document contents the public flight crew labor regime, their situation in relation to national and international regulations and the factors that determine the differences between them and the other public servants.

It is divided into three chapters that include: the origin of aeronautics in Ecuador and its evolution, basic concepts as aircraft, commander and operator; the constitutional labor rights and international standards of flight crew members and the legal regime to which flight crew members must submit.

Through the analysis of international laws and treaties relating to the subject and through comparative legislation, it is intended to establish the legal needs existing in this emerging branch of law: Aeronautical Law.

The main objective of this thesis is to determine if the labor regime of public flight crew complies with constitutional and international standards. And as a consequence from that analysis, establish parameters to protect the rights of flight crew members.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
1. CAPÍTULO I. Origen y naturaleza jurídica del derecho aeronáutico en Ecuador.	4
1.1 Origen y Evolución Internacional.....	4
1.2 La Aviación Civil en el Ecuador	7
1.3 El derecho aeronáutico en el Ecuador y las regulaciones jurídicas con la tripulación.....	11
1.3.1 La Aeronave	19
1.3.2 El Personal Aeronáutico	21
1.3.3 El Explotador de la Aeronave	22
1.3.4 El comandante de la Aeronave.....	24
1.3.5 El Personal Aeronáutico de Superficie	26
1.4 El Derecho Laboral Aeronáutico de la Tripulación de Vuelo.....	27
2. CAPÍTULO II. Los Derechos Constitucionales Laborales y los Estándares Internacionales de las regulaciones relativas a los Tripulantes de Vuelo.....	29
2.1 Los servidores públicos denominados tripulantes de vuelo.	29
2.1.1 Normativa Comparada de los Tripulantes de Vuelo	32
2.1.2 Similitudes entre los servidores públicos generales y los servidores públicos tripulantes de vuelo.....	34
2.1.3 Diferencias entre los servidores públicos generales y los servidores públicos tripulantes de vuelo.....	37
2.2 Los Estatutos Internacionales de los tripulantes de vuelo aplicables en Ecuador	42
2.3 Los Derechos Constitucionales laborales aplicables a los tripulantes de vuelo	44

2.4 El Derecho de Igualdad laboral de los tripulantes de vuelo en las empresas aeronáuticas públicas.....	47
3. CAPÍTULO III. El Régimen Jurídico Laboral de los Tripulantes de Vuelo	56
3.1 Revisión de la Jornada laboral en los Tripulantes de Vuelo como causa para lograr un trato diferenciado y no discriminatorio	56
3.1.1 Análisis de Horario de Vuelo reales de Empresas Ecuatorianas	61
3.2 La Garantía del Derecho a La Diferencia de los Tripulantes de vuelo en los contratos laborales del Ecuador	63
4. Conclusiones y recomendaciones.....	66
4.1 Conclusiones.....	66
4.2 Recomendaciones	68
REFERENCIAS	70

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Itinerario de Vuelo	61
Tabla 2. Cálculo del Tiempo de Vuelo y Servicio Prestado	62
Tabla 3. Tiempo de Servicio Prestado por la Tripulación	62

INTRODUCCIÓN

La discusión del tema de investigación se centra en que los tripulantes de vuelo de aerolíneas públicas son servidores públicos cuyas actividades se desarrollan en condiciones diferentes a las del resto de personal que se desempeña como empleado del sector público.

Sin embargo, ante la necesidad de un tratamiento legal diferente por las condiciones de trabajo; su situación ha pasado inadvertida para el legislador. Como consecuencia se puede evidenciar toda suerte de normas que pretenden regular al tripulante sin considerar aspectos fundamentales, en el marco legal y también en el humano.

A pesar de que el Ecuador ha sido suscriptor de diversos convenios internacionales en los cuales se establece la necesidad de preservar la vida, la salud mental y física de los tripulantes, no se han implementado. Entre los más importantes, se destaca: El Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago, publicado en el Registro Oficial No. 675. La Organización Internacional de Aviación Civil (OACI) ha celebrado varios convenios en los cuales se busca proteger al tripulante.

En el caso de Ecuador, la regulación del trabajo de los tripulantes de vuelo en el sector privado, corresponde al Ministerio de Relaciones Laborales, quién es el órgano autorizado para que formular la normativa que regule el trabajo de las tripulaciones aéreas, sobre los aspectos que no se encuentren contemplados en el código.

Sin embargo, no se contempla las recomendaciones realizadas por los convenios internacionales, como consecuencia, la codificación de trabajo de los tripulantes es nueva e incompleta con relación a todos los temas que deben ser tomados en cuenta.

Con respecto a la LOSEP: publicada en el segundo suplemento del registro oficial 294 del 6 de octubre de 2010, en el artículo 4, establece que: “Serán servidoras o servidores públicos todas las personas que en cualquier forma o a cualquier título trabajen, presten servicios o ejerzan un cargo, función o dignidad dentro del sector público. Las trabajadoras y trabajadores del sector público estarán sujetos al Código del Trabajo.”

En ésta se establece quienes son considerados funcionarios públicos, afirmando que los tripulantes de vuelo si están enmarcados en esta regulación. Sin embargo no se contempla en ella, régimen especial para los tripulantes, considerando las características particulares del trabajo que desempeñan.

En el artículo 5 de la misma, se establece los requisitos para el ingreso de los trabajadores al servicio público, dentro de los cuales no se halla que exista inhabilidad por enfermedades, problemas físicos o psicológicos.

La ley de aviación civil establece que para poder ejercer la profesión de tripulante, es preciso que el postulante posea una licencia conferida por la Dirección General de Aviación Civil para el ejercicio de labores aeronáuticas. Y está sujeto a evaluaciones médicas y psicológicas que determinen su aptitud. El tripulante deberá someterse a los exámenes antes mencionados, sin importar si prestará sus servicios en una entidad de naturaleza pública o privada.

Es evidente que una prestación del servicio que exceda horarios, que no contemple condiciones de descanso y que no proporcione mecanismos de satisfacción laboral incrementa los riesgos psíquicos y físicos para incurrir en dichos impedimentos.

La Organización Internacional del Trabajo (OIT) al generar un convenio, permite a los estados asociados ratificar los convenios internacionales, y su entrada en vigencia de manera progresiva, lo cual permite al estado preparar

su estatuto financiero para el cumplimiento de un marco legal plasmado sobre mínimos legales no negociables.

Por lo tanto, no es viable que un Estado ratifique un convenio, si no está en la capacidad de cumplirlo.

En el caso ecuatoriano no se cumplen con las garantías básicas para los tripulantes. Se evidencia un trato discriminatorio para los tripulantes de vuelo que prestan sus servicios en compañías públicas, ya que pese a ser considerados como servidores, tienen que cumplir con requisitos y formalidades adicionales tanto para su ingreso así como para el desempeño de sus labores.

1. CAPÍTULO I. Origen y naturaleza jurídica del derecho aeronáutico en Ecuador.

En este capítulo se explica el origen de este derecho y su recepción en el Ecuador. Se revisa el concepto jurídico esencial del derecho aeronáutico. Es de gran importancia conocer la evolución del Derecho Aeronáutico en el mundo con el fin de entender este campo.

En ese sentido, se definen conceptos importantes que integran este capítulo tales como: tripulante, explotador, comandante, personal aéreo de superficie entre otros. Con el fin de clasificar a estos sujetos que intervienen y poder determinar la legislación aplicable.

1.1 Origen y Evolución Internacional

El origen de la aviación se remonta a la antigüedad y nace del deseo del hombre de emular todo aquello que resultara novedoso y útil, tanto así que la misma estructura de las aeronaves es idéntica a las de las aves.

Pese a que la aviación surgió muchos años atrás, podemos afirmar que el Derecho Aeronáutico es una rama joven en el Derecho, eso explica el estado actual de la aviación y su regulación alrededor del mundo.

Como habíamos mencionado, nace con la aparición del hombre y su deseo de desplazarse de un lugar a otro. La primera evidencia de la creación de una aeronave o al menos un boceto de ella, se remonta al siglo XV y es Leonardo Da Vinci quien diseña el primer artefacto para volar, sin embargo éste no pasó de ser un diseño de lo que sería una aeronave en el futuro.

Pablo Gutiérrez (2012), en su artículo “El Origen de: El Avión” muestra un breve resumen del nacimiento de la actividad aérea, que tiene como lugar de inicio el continente europeo, en dónde el primer avión fue diseñado y

efectivamente elaborado por el francés Clément Ader, quien le da el nombre de El Éole.

Así “el 9 de octubre de 1890 es reconocido como el primer avión en funcionar. Realizó un exitoso recorrido de 50 metros y como consecuencia, se admite esta fecha como el nacimiento oficial de la aviación”. (Gutierrez, 2012)

Gutiérrez también afirma que: “por su parte en América, en Estados Unidos, se registran también intentos por aportar en la naciente industria aeronáutica. Fueron los hermanos Wright, quienes realizaron un despegue el 17 de diciembre de 1903”. Pero, este avión no pudo despegar por sus propios medios, fue necesario el impulso de una catapulta para hacer que se eleve. (Gutierrez, 2012)

En América del Sur, podemos mencionar al brasileño Alberto Santos Dumont, quién también realizó un breve vuelo. De esta manera, podemos evidenciar como la vida de la aviación va tomando forma, mediante los intentos por mejorar lo que sería en el futuro, el avión. (Gutierrez, 2012)

Con el paso de los años, fueron perfeccionándose los componentes y estructuras de las aeronaves, presentaron un acelerado crecimiento debido a los conflictos bélicos. Las guerras mundiales, marcaron la promoción e impulso de los aviones y el inicio de la aviación, la cual en sus inicios se limitó al campo militar.

A pesar de que la Primera Guerra Mundial significó para la humanidad un hecho devastador, para la aviación auguró un futuro prometedor, ya que las aeronaves evidenciaron un avance sustancial, tanto en su estructura como en el uso e importancia que se les dio. Los aviones se transformaron en elementos indispensables para traspasar campos enemigos y realizar combates aéreos. Como habíamos mencionado, la guerra promovió el mejoramiento de los aviones y su rendimiento, así como de las técnicas de vuelo; una vez que la guerra llegó a su fin, se promovió el uso de las aeronaves y las rutas desde un

punto de vista comercial, con el fin de transportar objetos, correspondencia y personas.

En un inicio todas las operaciones aéreas fueron internas pero con los avances de la aviación se volvieron internacionales, traspasando las fronteras. Bajo estas circunstancias se vuelve imperioso, contratar mayor número de personas. Surge también la necesidad de realizar convenios entre los diferentes países, con la finalidad de crear un sistema que unifique las disposiciones y métodos en torno a las prestaciones de servicios para la regulación del transporte aéreo, esto pudo ser posible a través de la gran cantidad de instrumentos legales.

Entre estos, está la Convención de París que se llevó a cabo el 13 de octubre de 1919, considerada el punto de partida del Derecho Aeronáutico internacional.

Se puede destacar como otro acuerdo relevante, el Convenio de Varsovia, suscrito el 12 de octubre de 1929 en la ciudad de Varsovia, el cual tenía la finalidad de unificar las reglas comerciales relativas al transporte aéreo internacional. Este convenio, enfatiza la necesidad de documentos habilitantes para el transporte, entre ellos el ticket aéreo y la carta de porte.

En el año de 1944, en la ciudad de Chicago el 1º de Noviembre, se reúnen cincuenta y cuatro países; se aprobó la Convención de Aviación Internacional, conocida como el Convenio de Chicago, con la cual nace la Organización de Aviación Civil Internacional, conocida por sus siglas como OACI.

En la actualidad son 191 países que la conforman y aplican las políticas en materia de aviación.

Como hemos podido ver, el derecho aeronáutico es una rama nueva que por su naturaleza ha sido regulada internacionalmente, sin embargo en cada país ha tomado matices distintos. Por eso, consideramos que esta rama debe seguir siendo estudiada dentro del ámbito comercial, técnico y humano en pro de los sujetos que intervienen en ella.

Nuestro país presenta modalidades distintas que consideramos deben ser reguladas y observadas con el fin de perfeccionarlas e incorporarlas al ordenamiento jurídico; se detalla a continuación.

1.2 La Aviación Civil en el Ecuador

En el Ecuador, de acuerdo a los informes de la Dirección General de la Aviación Civil Ecuatoriana, los inicios de la aviación civil, se remontan al año de 1918, final de la primera guerra mundial. Una de las razones fue que cuando la guerra había culminado, los aviadores militares, pese a tener los conocimientos, se encontraban en una situación laboral de desempleo. Así, el personal militar contaba sólo con la experiencia de haber volado aviones bélicos. Dichos aviones fueron adaptados para usos pacíficos y comerciales, posteriormente fueron vendidos a precios muy bajos.

En el año de 1920 “arribó a la ciudad de Guayaquil, el militar italiano Adolfo Bossio trayendo consigo un avión de combate, para el 23 de julio de 1920 firmó un contrato, mediante el cual la empresa el Telégrafo adquirió el avión perteneciente a Elia Liut, asumiendo los gastos.” (Chávez, 2010)

El día 08 de agosto de 1920, en un día histórico para la naciente aviación ecuatoriana, hace su primer vuelo el Telégrafo I, a las 14h45 se eleva por primera vez. (Fuerza Aérea Ecuatoriana, 1998)

En el mismo año se acuerda la construcción de la primera escuela de aviación, haciéndose cargo de la misma Elia Liut, con Decreto 13 de julio de 1925 se adscribe esta escuela al Ministerio de Guerra y Marina dejando a los militares el control de toda actividad aeronáutica.

Con Decreto del 13 de julio de 1925 se asignó al Ministerio de Guerra Y Marina, el control de lo relacionado a la Aviación, el 2 de julio de 1929 empiezan las actividades comerciales. El Presidente de la época autoriza a los Ministerios de Aviación y Correos el contrato para el transporte aéreo y en

septiembre de 1930 se expide el Decreto para las infraestructuras aeronáuticas en el país. (Derecho Ecuador, 2006)

Paralelamente, en el campo de las regulaciones de aviación, con el fin de fortalecer el Derecho Aeronáutico, en el año de 1926 el Ecuador asiste al Congreso Ibero Americano de Navegación Aérea, dos años después asiste a la sexta Conferencia Internacional Americana en la Habana y suscribe la Convención sobre Aviación Civil Comercial, la misma que se ratificó en julio de 1936 y fue publicada en el Registro Oficial N° 247 del 23 de julio de 1936.

En 1929 se suscribe a la Conferencia Comercial Panamericana de Buenos Aires, el 19 de julio del mismo año se suscribe la Convención sobre Tránsito de Aviaciones, promulgada en el Registro Oficial N° 247 del 23 de julio de 1936.

Es necesario mencionar que Ecuador, el 7 de diciembre de 1944 fue uno de los cincuenta y dos países que concurrió a la celebración de la Convención de Chicago. En la actualidad es parte de los 191 países que forman la Organización de Aviación Civil Internacional.

Es miembro activo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, Comunidad Andina y miembro del Acuerdo de Cartagena para el otorgamiento de derechos aéreos comerciales, para las aerolíneas de la subregión.

Con respecto al ámbito comercial, La Empresa Panagra, firmó un contrato con el Ecuador el 22 de febrero de 1929 y fue publicado en el Registro Oficial 139 del 27 de marzo del mismo año, mediante el cual, obtiene la autorización para explotar rutas desde cualquier ciudad del Ecuador hacia cualquier país de Sudamérica.

Se puede afirmar que la aviación civil en Ecuador nace en el ámbito militar, este inicio define las prácticas y restricciones en materia de derechos que se han evidenciado a través de los años y que incluso se mantienen en la actualidad.

Al fortalecerse las regulaciones aeronáuticas en el Ecuador, mediante la suscripción de convenios, la aviación comercial toma fuerza e ingresan a la escena del país, compañías como SCADTA, SEDTA, ATESA, ANDESA, AEREA, TAO, SAN, SAETA.

Como consecuencia de este auge comercial aéreo y la cantidad de relaciones que se suscitan en ella, se torna necesario que la legislación nacional esté actualizada y contenga los principios, normas y regulaciones básicas.

Se promulgó el Decreto N° 02 del 13 de enero de 1954 publicado en el Registro Oficial 414 del 14 de enero del mismo año, cuerpo legal que tenía limitadas normas aeronáuticas la cual constituyó el origen de las futuras Leyes Aéreas del Ecuador, incluyéndose además Organismos de Control Aéreo, Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, Junta de Aviación Civil y Dirección de Aviación Civil.

Es así que se promulga la Ley de Aviación Civil Codificada en 1960 publicada en el Registro Oficial 1202 del 20 de agosto de 1960, la misma que fue modificada y reformada hasta convertirse en la Ley de Aviación Civil vigente publicada en el Registro Oficial Suplemento 435 del 11 de enero de 2007.

En 1978 se promulgó el Código Aeronáutico publicado en el Registro Oficial N° 629 del 14 de julio de 1978, nació como una respuesta a la necesidad que existía de agrupar las leyes y normas aeronáuticas en un instrumento unitario y orgánico que permitiera un fácil acceso. Este código ha sufrido modificaciones para adaptarse al constante cambio del mundo de la aviación, hoy se encuentra vigente. Fue reformado y publicado en el Registro Oficial Supremo N° 435 del 11 de enero de 2007.

Paralelamente al desarrollo normativo, el reto de la Aviación Civil ha sido alcanzar un progreso sustentable de la infraestructura aeronáutica necesaria para el eficaz adelantamiento de la actividad aérea en el país.

Es fundamental para nuestro análisis, tomar en cuenta a la compañía TAME EP, empresa pública que apareció en el panorama del país el 17 de diciembre de 1962. En sus inicios fue una aerolínea de origen militar, de ahí su nombre, Transportes Aéreos Militares Ecuatorianos.

Su creación se debe al Coronel Luis A. Ortega quien planteó en su tesis de ascenso a Capitán Mayor, la estructura organizacional, costos de operación y rutas que tendría esta empresa. Al contar con el respaldo del Coronel Guillermo Freile Posso, la creación de TAME se cristalizó y en diciembre en el año de 1962 iniciaron las operaciones aéreas. Entre las rutas que cubría, se encontraba: Quito - Esmeraldas - Bahía - Manta - Guayaquil - Cuenca - Quito. (Tame, s.f.)

Mediante la expedición de la Ley Constitutiva de la Empresa Estatal de Aviación "Transportes Aéreos Militares Ecuatorianos" (TAME), publicada en el Registro Oficial No. 506 del 23 de agosto de 1990, reformada el 2 de agosto de 1996, con la Ley 133; y ante la alta demanda y crecimiento de la aerolínea, adquieren más aviones con el fin de cubrir un mayor número de rutas.

Es imprescindible para continuar con este análisis, mencionar que con el Decreto Ejecutivo 740 publicado en el Registro Oficial No. 442 del 6 de mayo de 2012, la naturaleza jurídica de la compañía estatal TAME pasa a ser Empresa Pública.

Esto, provocó muchos cambios dentro de la empresa, tanto en el aspecto corporativo, como en la organización y logística de la misma. Se inició una agresiva campaña en cuanto a la innovación de la imagen que se proyecta al consumidor, la instalación de procesos para la venta de boletos, la atención al público en varias ciudades, incrementaron rutas como la de Nueva York y Fort Lauderdale; así mismo algunas rutas han sido canceladas: Buenos Aires y Sao Paulo.

En la actualidad TAME EP, es la única empresa de aviación de carácter pública que opera con base en el país, el resto de compañías con base en nuestro país, como AEROGAL (Aerolíneas Galápagos), LATAM son de carácter privado.

1.3 El derecho aeronáutico en el Ecuador y las regulaciones jurídicas con la tripulación

Para Zhivago Santamaría el derecho aeronáutico es “el conjunto de normas jurídicas que regulan la navegación aérea, así como el establecimiento y uso de su infraestructura, que pueden ser con fines civiles o comerciales y militares, la cuales pueden ser de origen nacional e internacional”. (Zhivago, 2009)

Establecidas como consecuencia de los acuerdos bilaterales entre los Estados o de organizaciones como la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

En consecuencia, la tesis de la autonomía del Derecho Aeronáutico se reafirma. Esta joven rama del Derecho presenta peculiaridades que lo singularizan. Porque busca dar solución a los problemas que se suscitan en la aeronavegación. (Derecho Ecuador, 2006)

Es importante recalcar que dentro de la actividad aérea, intervienen varios factores, dentro de este el humano al cual se considera el más importante; motivo de éste estudio y de convenios tendientes a preservar su bienestar. El campo de acción del Derecho Aeronáutico es muy extenso, de ahí que Folchi, estableciera como caracteres del Derecho Aeronáutico, las siguientes: “Internacionalidad, Integralidad, Autonomía, Dinamismo, Reglamentarismo y Politicidad”. (Folchi, 2011)

1) Internacionalidad

Para Folchi, la aeronave o avión fue creada, con el fin de recorrer grandes distancias y trasladarse a través del espacio aéreo. Sostiene este mismo autor,

que “trasladar a personas y cosas en su desplazamiento en un hecho técnico que es típicamente internacional, porque sobrevuela diferentes países y queda sometida, entonces, a diversas regulaciones y jurisdicciones”. (Folchi, 2011)

Este pensamiento ha sido una constante desde el apareamiento de la aviación, es por esto que incluso antes de la consolidación de las regulaciones internas de cada Estado, “se creó un conjunto de normas internacionales, cuya primera expresión orgánica, fue el Convenio de París de 1919”. (Folchi, 2011)

Desde sus inicios, se han suscrito gran cantidad de tratados internacionales con el fin de que el marco regulatorio del Derecho Aeronáutico se consolide, se podría afirmar que esta es una de las pocas ramas del derecho que cuenta con un número tan extenso de instrumentos internacionales para su fortalecimiento.

2) Integralidad.

Por contener principios y normas de derecho público y privado, se le ha dado esta característica. Sus instituciones se integran con elementos de ambos sectores. Así como en las relaciones entre Estados, entre éstos y los particulares, existe intervención de ambos sectores de normas.

Como ejemplo se puede citar, a los Estados, quienes trazan el ámbito de acción de las relaciones privadas entre pasajeros, operadoras de vuelo y transportistas, mediante regulaciones de manera bilateral.

Un ejemplo citado por Folchi es aquel, “cuando un comandante de aeronave, hallándose en vuelo, cumple con un acto de asistencia a otra aeronave en peligro, no solo actúa según la disposición de carácter público que así lo establece y obliga, sino que está adquiriendo el derecho personal a ser retribuido por su conducta, en una relación posterior de índole privada”. (Folchi, 2011)

3) Autonomía

La autonomía es uno de los caracteres substanciales, incluso, podríamos decir que el más importante de esta materia. Se puede afirmar esto, debido a que las soluciones a los problemas que surgen en la aeronáutica, nacen de su mismo sistema normativo. (Folchi, 2011)

En la actualidad, gran parte de los países en el mundo, cuentan con un marco legal aeronáutico, que sistematiza y contempla las normas aeronáuticas y las distingue del resto de materias.

Como se mencionó anteriormente, este proceso legislativo interno, de cada uno de los Estados, tuvo inicio a partir de la firma del Convenio de París de 1919 y ha venido desarrollándose y perfeccionándose, durante el paso del tiempo. Debido a que las normas aeronáuticas como su naturaleza demanda, deben ser cambiantes para adecuarse al contexto tecnológico y humano.

También, se puede recalcar que el Derecho Aeronáutico, es la rama del Derecho que goza de una cantidad numerosa de tratados internacionales, celebrados entre los Estados. Por consiguiente, el sistema normativo internacional de esta rama es extenso. Incluso la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) por sus siglas, cuenta con un Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos, que coadyuvan para que las normas internacionales, sean versátiles.

Desde la perspectiva académica, se puede afirmar que en las Facultades de Derecho de muchas universidades alrededor del mundo, se ha incorporado a su malla académica al Derecho Aeronáutico y se imparte como una materia. Muchas universidades, ofrecen carreras de post grado y especialización en materia aeronáutica. Reconociendo su importancia y reafirmando su autonomía.

4) Dinamismo

Folchi considera que el dinamismo, hace referencia a la capacidad y destreza para adecuarse a las novedades tecnológicas y a su vez a las prácticas sociales. Para esto, es necesario que tenga un carácter de flexible, pues debe contemplar las dos exigencias antes mencionadas, sin dejar de lado los principios básicos que lo sostienen. (Folchi, 2011)

Se puede afirmar que en el Derecho Aeronáutico, este carácter de dinámico es imprescindible, debido a que debe estar adecuado al constante desarrollo mecánico y técnico; así como también, a las relaciones que se suscitan. Se puede citar como ejemplo, la evolución de las formas contractuales para el uso de las aeronaves y la gestión privada de los aeropuertos y sus servicios. En virtud de lo antes mencionado, el Derecho Aeronáutico debe estar en constante modernización. (Folchi, 2011)

5) Reglamentarismo

Hace referencia al poder colosal que despliega el Estado ante a una actividad que implica riesgos para las personas involucradas en el desarrollo de la misma. Como habíamos mencionado en párrafos anteriores en referencia al dinamismo, el aumento de la actividad, la expansión de nuevas rutas, la introducción de aeronaves con modernas características así como la contratación de personal, han hecho que la actividad aérea crezca a pasos agigantados. Como consecuencia el legislador ha visto la necesidad de dar origen a nuevas leyes y reglamentaciones.

Folchi, sostiene que el reglamentarismo es esencial en la materia aeronáutica, dado que las normas han sido establecidas en tratados y leyes, sin embargo los reglamentos son indispensables con el fin de establecer el marco legal de la actividad civil aeronáutica debido a las diversas especialidades técnicas que se agrupan dentro de esta. (Folchi, 2011)

La finalidad de la aeronáutica civil desde sus inicios ha sido certificar la seguridad en las operaciones aéreas, mediante establecer parámetros de

carácter obligatorio que garanticen la transparencia de los procedimientos a ejecutarse. Entre los parámetros establecidos, se encuentra: la realización de exámenes médicos físicos, psicológicos y de aptitud al personal de vuelo, exámenes con el fin de obtener licencias de vuelo, evaluaciones periódicas, unificación de procedimientos en caso de emergencias, hasta la delimitación de las características que deberá poseer un hangar y aeropuerto.

6) Politicidad

Folchi sostiene que “la politicidad del Derecho Aeronautico, proviene de su nacimiento de orden militar y de relaciones internacionales. Es de gran importancia, la teoría de la indivisibilidad del poder aéreo, en tanto y en cuanto el mismo se conforma en cada país con la aviación militar y con la civil”. (Folchi, 2011)

Dada su naturaleza internacional, resulta imposible que la política de los Estados y sus decisiones no influyan en el carácter del Derecho Aeronáutico. (Folchi, 2011)

Podemos citar como ejemplo el caso venezolano en dónde la aerolínea alemana Lufthansa, cerró sus vuelos a Caracas desde el aeropuerto de Frankfurt, Alemania, otra aerolínea que se ha sumado a esa decisión es, LATAM Airlines, empresa que ha suspendido indefinidamente sus vuelos hacia Venezuela. En ambos casos se debe a la imposibilidad de repatriar sus ganancias en dólares, como medida tomada por el gobierno de Venezuela, así también como la difícil crisis económica que afronta el país.

Resulta apenas normal que las diversas posiciones políticas originen decisiones en la aeronáutica civil, sucede lo propio en otras ramas del Derecho.

Folchi, hace referencia también a la teoría de la indivisibilidad del poder aéreo, elaborada y propugnada, después de la segunda guerra mundial por John Cooper. Dicha teoría sostiene que “la aviación civil debe ser conducida por

personal militar, en esencia, sostiene que el poder aéreo de un Estado se integra con la aviación civil y la militar por razones de defensa nacional”. (Folchi, 2011)

Sin embargo, consideramos que esta no es una teoría aplicable al entorno actual, ya que la aeronáutica no puede estar supeditada al posible brote de una guerra. En la era actual la aviación se desarrolla desde un ámbito comercial, la cual se entiende debe estar regida por parámetros distintos a los militares porque fue creada con otros fines como es el de transporte de pasajeros, correspondencia y carga.

Una vez analizados los caracteres del Derecho Aeronáutico, es fundamental reconocer que en la navegación aérea se producen relaciones jurídicas de diversa naturaleza reguladas por diferentes normativas.

En el caso ecuatoriano, es preciso citar a la normativa constitucional, en la cual se determina los principios y derechos fundamentales. En el Artículo 1. “Establece que todas las personas, comunidades, pueblos, nacionalidades y colectivos son titulares y gozarán de los derechos garantizados en la Constitución y en los instrumentos internacionales”. (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

Establece también en el mismo artículo 1 que: “todas las personas son iguales y gozarán de los mismos derechos, deberes y oportunidades” como el derecho a la libertad del trabajo por ejemplo, establecido y reconocido en el art. 33 y 66 numeral 7. (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

Así encontramos en el artículo 33 que, “el trabajo es un derecho y un deber social, y un derecho económico, fuente de realización personal y base de la economía. El Estado garantizará a las personas trabajadoras el pleno respeto a su dignidad, una vida decorosa, remuneraciones y retribuciones justas y el desempeño de un trabajo saludable y libremente escogido o aceptado,

reconociendo todas las modalidades de trabajo, en relación de dependencia o autónomas”. (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

El artículo 326 en el numeral 5, establece que: “toda persona tendrá derecho a desarrollar sus labores en un ambiente adecuado y propicio, que garantice su salud, integridad, seguridad, higiene y bienestar”. (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

De acuerdo con el Código Aeronáutico, en el Artículo 1 establece que: “la aeronáutica civil en el Ecuador se rige por la Constitución, los tratados y convenios internacionales ratificados por la República del Ecuador, así como por el propio código, sus leyes especiales y reglamentos. En los casos no previstos en el mismo, se aplicarán las demás leyes de la República y los principios generales del Derecho Aeronáutico”. (Código Aeronáutico, 2006)

La Ley de Aviación Civil, en el Artículo 1 se establece que: “le corresponde al Estado la planificación, regulación y control aeroportuario y de la aeronavegación civil en el territorio ecuatoriano”. “Le corresponde también, la construcción, operación y mantenimiento de los aeródromos, aeropuertos y helipuertos civiles, y de sus servicios e instalaciones”. (Ley de Aviación Civil, 2007)

Enfatiza que “todas las regulaciones técnicas deberán estar conforme con las normas vigentes de la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI, de la cual el Ecuador es signatario”. (Ley de Aviación Civil, 2007)

El convenio de Aviación Civil Internacional en el artículo 37, establece que: “cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y, servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea”. (Organización de Aviación Civil Internacional, 1944)

En este mismo artículo se ratifica que “a este fin, la Organización de Aviación Civil Internacional adoptará y enmendará, en su oportunidad, según sea necesario, las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales”. (Organización de Aviación Civil Internacional, 1944)

Como se puede evidenciar, el derecho aeronáutico nace como resultado del perfeccionamiento y continua evolución de los procesos y técnicas de aviación. Incluso se evidencia el cambio de denominación de esta rama del derecho, a través del tiempo. Se le ha conocido como: “derecho aeronáutico, derecho de la aviación, derecho del transporte aéreo o derecho del espacio”. (Derecho Ecuador, 2005)

Derecho que relaciona a naciones completamente distintas, en el aspecto geográfico, político, económico y social; por esta y más razones es que requiere mayor interés jurídico, que se traduzca en una mejor regulación, con el fin de beneficiar a las partes que intervienen. (Derecho Ecuador, 2005)

Antonio Ambrosini lo define como: “la rama del derecho que estudia las relaciones nacidas de la navegación aérea” y es la encargada de fijar su reglamento jurídico, también estudia el ambiente en que ella se organiza la actividad aviatoria, así como el personal que interviene en ella. (Ambrosini, 1951, p. 75)

El tratadista español Luis Tapia Salinas, lo considera como “el conjunto de normas que se refieren a la navegación aérea y los problemas con ella relacionados” (Tapia, 1944, p. 52-62)

Se puede afirmar que al Derecho Aeronáutico, lo conforman normas de Derecho Privado y Público. Como consecuencia, genera un sinnúmero de relaciones privadas y públicas. Debido a que el transporte de personas, carga y correo, envuelve muchos asuntos, Videla Escala acertadamente establece que, se podría relacionar al Derecho Aeronáutico con “muchas ramas más del ordenamiento jurídico nacional e internacional, que comprenden la totalidad de

problemas, fenómenos y relaciones que se generen en esta actividad". (Videla, 1969, pp. 10-11)

Podemos concluir que el Derecho Aeronáutico en el Ecuador, en sus inicios tuvo un escaso desarrollo. A partir de 1920, empieza su adelantamiento, con el surgimiento de la legislación aeronáutica con disposiciones de carácter militar, producto de la naturaleza de su nacimiento. Los progresos a nivel internacional se han visto plasmados en tratados y convenciones que persiguen un único fin, proteger a las partes que intervienen en esta actividad.

El derecho aeronáutico y el transporte aéreo como tal, son complejos, debido a que se combinan aspectos de seguridad del transporte con los derechos de los pasajeros y trabajadores que intervienen. Por eso, consideramos importante puntualizar en los actores y ambiente en dónde se desarrolla la aviación ecuatoriana.

Entre los más importantes se destaca: las aeronaves como el lugar en dónde se suscitan las relaciones, el explotador o empresa administradora del servicio, personal aeronáutico que a su vez se divide en personal de superficie y de vuelo, siendo el último grupo el motivo de este trabajo.

1.3.1 La Aeronave

A la aeronave, conocida comercialmente como avión es el instrumento indispensable para poder llevar a cabo la actividad aérea, en consecuencia ocupa un lugar esencial. Para los fines que busca este análisis, veremos a la aeronave como el lugar en donde desempeñan sus roles los tripulantes de vuelo.

Es fundamental resaltar que lo que determina el tipo de avión no es quien lo tripula, sino, el uso que se le dé, es decir, si está destinado al transporte de pasajeros, será un vuelo comercial, así mismo, si está destinado a actividades militares dentro de un conflicto armado, será un avión de guerra.

La aeronave, así como todo el escenario y las regulaciones aeronáuticas, han ido modernizándose a través de los años. En la actualidad una aeronave es considerada como tal, si cumple con determinadas características, como, movilidad y relevancia comercial.

El Código Aeronáutico ecuatoriano en el artículo 61, considera a las aeronaves como cosas muebles registrables por lo tanto son un objeto susceptible de tener valor, en su calidad de bien mueble puede ser trasladado de un lugar a otro. El Código Aeronáutico también contempla que sean registradas, por ser: “una cosa no fungible y específica y por lo tanto individualizable a través del registro, materializándose con una matrícula donde consta su nacionalidad”. (Código Aeronáutico, 2006)

Concomitante, en la Convención de Chicago de 1944, en el anexo 7 podemos encontrar la definición de aeronave. Se establece que es: “todo aparato que pueda sustentarse en la atmosfera, gracias a las reacciones del aire, que no sean las reacciones del mismo, contra la superficie terrestre”. (Organización de Aviación Civil Internacional, 1944)

La nacionalidad de la aeronave y su registro, surge por la necesidad de que cuente con una jurisdicción y por consiguiente, autoridad competente para conocer el marco legal aplicable y las situaciones en las que se vea inmersa, en el ejercicio de sus funciones.

Es importante mencionar que, la nacionalidad de la aeronave, corresponde al país que otorga su matrícula. Este es una exigencia internacional, ya que sólo mediante el reconocimiento en el Registro Aeronáutico del país, la aeronave es considerada hábil para la prestar sus servicios al transporte aéreo.

Queda también individualizada mediante símbolos y letras, de acuerdo a las normativas aeronáuticas de cada país, en el caso ecuatoriano las letras son HC. En cada país existe una entidad encargada de recibir el registro, en el caso

ecuatoriano el organismo es el Registro Aeronáutico Nacional, dependencia de la Dirección General de la Aviación Civil.

1.3.2 El Personal Aeronáutico

El personal de la aeronave, motivo de análisis de este trabajo, es el que hace posible el desarrollo de la actividad aérea, sus actividades las realizan tanto en el espacio aéreo, como en la superficie terrestre. Son quienes han participado activamente en la implementación de procedimientos tecnológicos y son considerados una institución propia del Derecho Aeronáutico.

Según Bauzá Araujo (1981) “el personal aeronáutico es el conjunto de personas que prestan servicios, en tierra o a bordo de la aeronave, permitiendo mediante su actividad profesional la conducción y utilización de la misma”. (Bauzá A. , 1970, p. 45). Es fundamental reconocer que el personal aeronáutico no sólo se limita a las personas que desempeñan su rol en el aire, sino, también a aquellos que realizan actividades en tierra; del resultado de ambos grupos, dependerá el éxito de las operaciones.

Por consiguiente, podemos concluir que el personal de tierra realiza sus funciones en la superficie terrestre y para el cumplimiento de las mismas, no es preciso volar. El rol que estos desempeñan es de gran importancia, va desde la organización de hangares, mantenimiento de las aeronaves, delineamiento de rutas y elaboración de itinerarios de vuelo, etc.

Ciertamente, para cumplir con esas funciones, no es necesario elevarse por el espacio atmosférico. Sin embargo, podrían considerarse personal de ayuda, ya que sin ellos la navegación aérea no sería posible; y, por el personal de vuelo o tripulantes de vuelo se debe considerar a la persona que tiene como misión realizar sus funciones en el espacio aéreo, a bordo de un avión, en el periodo determinado. “Cumple con sus servicios en cualquier momento, con independencia, de que sus obligaciones y derechos sean diferentes, cuando

ejerce esa actividad aérea, o cuando por cualquier causa no la lleva a cabo”. (Tapia, 1944, p. 52-62)

Es imprescindible citar lo que los convenios internacionales no aportan a esta definición, por su parte el Convenio de Chicago de 1944 no contempla la definición del personal aeronáutico. Para subsanar esta falla, se remite a la normativa interna de cada país de la región.

En el caso ecuatoriano, el Código Aeronáutico en los artículos 67 y siguientes establece; que “el personal técnico aeronáutico está constituido por los miembros de la tripulación y por el de tierra, encargado de cooperar en las maniobras de la aeronave. Los miembros del personal técnico aeronáutico deberán contar con licencias y certificados de aptitud expedidos por la Dirección General de Aviación Civil. La tripulación comprende todo el personal que presta servicios a bordo de la aeronave”. (Código Aeronáutico, 2006)

El concepto que se realiza el Código es muy resumido y más allá de dar una definición, lo que hace es una clasificación. Por eso, es importante considerar lo que Folchi, dice al respecto, para él, “es el personal que posee la certificación de idoneidad, emitida por la autoridad correspondiente, para desempeñar funciones aeronáuticas a bordo de las aeronaves, o en la superficie terrestre”. (Folchi, 2011)

Es necesario conocer los conceptos más utilizados en la aviación para tener una mejor comprensión del rol que desempeña el personal y los tripulantes de vuelo. Existen también otros sujetos que intervienen en la actividad aviatoria: uno de ellos y entre lo más importantes está el explotador.

1.3.3 El Explotador de la Aeronave

Las Regulaciones Técnicas de Aviación Civil Ecuatoriana, en la parte Uno, subparte A, establece que: “explotador es el término genérico que incluye cualquier persona que se dedica a explotar comercialmente, los

servicios del transporte aéreo, trabajos aéreos y actividades conexas, incluyendo los operadores de aeropuertos”. (Dirección General de Aviación Civil, 2012)

El Reglamento para Funcionamiento de Aeropuerto del Ecuador, considera al explotador como: “la persona natural o jurídica que utiliza legítimamente la aeronave por cuenta propia con o sin fines de lucro y conserva la dirección técnica de la misma”. (Dirección General de Aviación Civil, 2012)

El explotador debe cumplir con ciertos requisitos indispensables, como obtener el permiso de operación, brindar mantenimiento a la aeronave, capacitar y evaluar periódicamente al personal, etc.

La Ley de Aviación Civil, en el artículo 45 establece que: “el explotador es la persona inscrita como responsable de la aeronave el registro aeronáutico, es también considerado como el operador o también denominado aerolínea”. (Ley de Aviación Civil, 2007)

El explotador de la aeronave es el elemento vital de toda actividad aeronáutica civil, debido a que, todas las actividades de este se centran en hacer posible la aeronavegación.

En el Código Aeronáutico en el art.88 define al explotador como: “la persona natural o jurídica que utilice legítimamente la aeronave por cuenta propia, con o sin fines de lucro, conservando la dirección técnica de la misma”. (Código Aeronáutico, 2006)

Determina la Ley de Aviación Civil en el artículo 45 que: “toda persona natural o jurídica nacional y las extranjeras con centro de operaciones y mantenimiento en el Ecuador, contarán según el caso, para los servicios de piloto, tripulación de abordaje, técnicos, profesionales y personal administrativo a ciudadanos ecuatorianos de acuerdo a las leyes aplicables y el reglamento respectivo”. (Ley de Aviación Civil, 2007)

El explotador es quien lleva la responsabilidad de las operaciones de la aeronave, es quien obtiene la concesión o el permiso de operaciones, que será entregada dice la ley, solo a personas jurídicas ecuatorianas. En el ámbito del transporte aéreo los derechos aéreos no pueden ni deben cederse a personas extranjeras, por el principio de soberanía y seguridad nacional, claro que al existir permisos de operaciones deben ser de carácter temporal a los extranjeros. (Yáñez, 1983, pp. 286-288)

1.3.4 El comandante de la Aeronave

El Código Aeronáutico, define al Comandante de la Aeronave en el Art. 77, se establece que: “el piloto al mando de una aeronave matriculada en el Ecuador estará investido de las funciones de comandante de la misma; el comandante es el representante del explotador”. (Código Aeronáutico, 2006)

En el artículo 78 del mismo cuerpo normativo, establece que: “En ausencia de aquél o mediando imposibilidad para el cumplimiento de sus funciones y siempre que el explotador no hubiere proveído para su reemplazo o sucesión, tales funciones serán ejercidas por los demás miembros de la tripulación, conforme al orden que fijen los reglamentos”. (Código Aeronáutico, 2006)

El artículo 81 designa al comandante de la aeronave como: “la máxima autoridad a bordo, tendrá poder disciplinario sobre la tripulación, autoridad sobre los pasajeros y potestad sobre la aeronave y la carga que transporta. El período durante el cual el comandante ejerce poder disciplinario sobre la tripulación comienza desde el embarque y cesa a la terminación del viaje, cuando las formalidades de éste hubieren sido cumplidas”. (Código Aeronáutico, 2006)

El poder otorgado al comandante es muy extenso, puesto que se establece que de ser necesario: “el operador puede determinar un mayor período que el establecido en el inciso anterior, para que el comandante ejerza el poder disciplinario sobre la tripulación.” (Código Aeronáutico, 2006)

La autoridad del comandante sobre los pasajeros empieza desde que estos abordan el avión con el fin de hacer su vuelo, hasta el momento del desembarque de la aeronave en el lugar de destino.

La aeronave, los tripulantes y todo lo que se encuentre en ella, es responsabilidad del Comandante. Es quien conduce el vuelo y asigna las funciones que deberá desempeñar el resto de la tripulación, están dentro de sus obligaciones tomar decisiones en caso de suscitarse una emergencia y controlar que todo el equipo de seguridad a bordo del avión se encuentre en funcionamiento.

Sus responsabilidades y potestades son amplias, por esta razón es considerado la persona más importante y con mayor jerarquía dentro del avión.

Conforme al anexo técnico N° 2 al Convenio de Chicago denominado Reglas del Aire, es “obligación del comandante dar a conocer al resto de la tripulación, toda la información disponible sobre las operaciones programadas, como el número de pasajeros, las condiciones meteorológicas, necesidades de combustible, aeropuertos alternos, acciones alternativas cuando el vuelo no pueda terminar como estaba previsto, procedimientos en caso de emergencias, etc.”. (Organización de Aviación Civil internacional, 2005)

El comandante es considerado la cabeza, todas sus indicaciones deben ser cumplidas. Es decir que el comandante dentro de lo establecido en el Código Aeronáutico, cumple con varias funciones desde ser el jefe de la tripulación, hasta realizar actividades jurisdiccionales como una autoridad competente, en la aeronave. Es importante mencionar que el comandante tiene dos características trascendentales que deberán estar presentes en el desarrollo de su función, estos son: la personalidad y la continuidad durante el viaje.

La personalidad del comandante está conformada por las atribuciones que le confiere la ley, él es responsable de conducir a una tripulación capacitada, sujeta a todas las reglamentaciones exigidas en cada país. En ausencia por

incapacidad durante el vuelo, asumirá esas competencias, el primer oficial llamado también copiloto.

El comandante está obligado a aplicar las recomendaciones recibidas por el explotador, así como a tomar decisiones para poder sobrellevar la situación a la que se enfrenta, que pueden ser de diversa naturaleza, desde asuntos humanos hasta fallas mecánicas.

Dentro de la legislación internacional de los convenios y tratados internacionales sobre la jerarquía del comandante de vuelo, el 14 de septiembre de 1963 se firmó el documento donde se otorga facultades especiales a los comandantes, para proteger la seguridad de la aeronave. Es obligación del comandante velar por el mantenimiento de la disciplina y el orden dentro de la aeronave. Sin importar si está en tierra o en vuelo, ostenta jerarquía tanto entre la tripulación, como entre los pasajeros.

1.3.5 El Personal Aeronáutico de Superficie

Al igual que los tripulantes de vuelo en la aeronave es importante mencionar al personal aeronáutico de la superficie, pues son quienes cumplen con roles en la gestión técnica de las aeronaves. Sus labores las realizan fuera del vuelo, pese a no realizar actividades en el espacio aéreo, su trabajo es fundamental para el correcto desarrollo de las actividades aeronáuticas. Entre ellos está, el jefe del aeródromo o aeropuerto, despachadores aéreos, mecánicos y personal de rampa.

Cada uno de ellos tiene a su cargo una responsabilidad, por ejemplo, el despachador es el encargado de calcular el alcance del avión para el vuelo, necesidades de combustible y pesos requeridos; el controlador aéreo, tiene una responsabilidad mayor, ya que es el encargado de supervisar que los vuelos se desarrollen con normalidad.

1.4 El Derecho Laboral Aeronáutico de la Tripulación de Vuelo

Desde el inicio de la aviación comercial hasta la expedición de las normas vigentes de la aeronáutica civil en el país, no existe una regulación laboral adecuada para los tripulantes de vuelo al servicio de ella. En el caso de la normativa que rige a los servidores públicos tripulantes de vuelo, no se contempla conceptos básicos que definan asuntos ineludibles como lo concerniente a la jornada de trabajo, tiempos de descanso, cálculo de ingresos por horas suplementarias o temas fundamentales que giren en torno a la protección de sus derechos.

Es fundamental distinguir que los tripulantes de vuelo que prestan sus servicios en compañías estatales, ostentan también calidad de servidores públicos y para efectos del vínculo laboral y contractual que los une con el explotador, se deberá aplicar las mismas normas que para el resto de servidores públicos. La norma vigente en Ecuador para este grupo de trabajadores es la Ley Orgánica de Servicio Público. Sin embargo como veremos más adelante, en las labores que desempeñan los tripulantes de vuelo están inmersos caracteres que los distinguen del resto de trabajadores y que individualizan su situación.

En la aviación comercial por las particularidades de su actividad, por el deterioro físico y psicológico, que inevitablemente tiene la tripulación, se hace necesario que el tratamiento que se les dé a las personas inmersas en la misma sea diferente. Se hace imprescindible recalcar que la industria de la aviación supone actividades laborales riesgosas y por lo tanto merece una regulación laboral especial.

La jornada de trabajo de los tripulantes de vuelo, se da con tiempos que superan la jornada máxima legalmente establecida, gozando de tiempos de descanso distintos al de cualquier servidor público, y con las exigencias que se requiere, las condiciones técnicas de seguridad, sin considerar las particularidades como por ejemplo los cambios de husos horarios, y la afectación del ritmo cardiaco. Lo que se traduce a más de las diferencias

laborales con el resto de los trabajadores, el riesgo para la vida de las personas que intervienen en la actividad aérea.

No existe para el problema planteado la intervención por parte del Estado y las instituciones que lo conforman, con el fin de expedir normativas aeronáuticas, leyes, reglamentos o resoluciones que sistematicen una normativa laboral en protección de los derechos de los tripulantes de vuelo, propiciando la equidad con los demás servidores públicos.

Si se analiza la normativa ecuatoriana, no se contempla en ella las recomendaciones de la Organización Internacional de la Aviación Civil Internacional, OACI. Pese a que esta actividad, es considerada como de alto riesgo, por todas las circunstancias que marcan su práctica diaria. Es fundamental reconocer que esta actividad laboral, puede llegar a menoscabar la calidad de vida de quien la ejecuta.

Por tal razón, es fundamental considerar todos estos aspectos en la regulación aplicable para esta clase de trabajadores. Entre las constantes de su trabajo diario, está la fatiga, tensión, difícil adaptación a la sociedad, alteración del organismo, alteración del ciclo de sueño, exposición a múltiples husos horarios y el cambio meteorológico o climático que afectan a estos trabajadores.

Es esencial que los trabajadores que desempeñan esta actividad, tan sensible y a la vez tan peligrosa, se encuentren amparados por un marco legal que asegure los niveles de protección laborales.

2. CAPÍTULO II. Los Derechos Constitucionales Laborales y los Estándares Internacionales de las regulaciones relativas a los Tripulantes de Vuelo.

En este capítulo se tratará sobre las leyes que amparan al tripulante de vuelo en el ejercicio de sus funciones, lo establecido en la Constitución ecuatoriana, los tratados internacionales celebrados al respecto y lo establecido en las regulaciones nacionales. Es de vital importancia distinguir las diferencias existentes entre los trabajadores regidos por el Código de Trabajo y los servidores públicos, a los cuales su regulación le corresponde al Derecho Administrativo.

A partir de esta diferenciación, se podrá establecer la normativa aplicable a los tripulantes de vuelo de empresas públicas, quienes son la materia de este análisis. Se tratará acerca de las características de los servidores públicos y aquellos que sin perder su calidad, son denominados tripulantes de vuelo. Las similitudes entre ellos y las diferencias que los singularizan y hacen necesario que se les dé un trato igual, tomando en cuenta las diferencias que los identifican.

2.1 Los servidores públicos denominados tripulantes de vuelo.

La Constitución de la República del Ecuador en el artículo 229 da una definición de quienes son considerados servidores públicos, establece: “Serán servidoras o servidores públicos todas las personas que en cualquier forma o a cualquier título trabajen, presten servicios o ejerzan un cargo, función o dignidad dentro del sector público”. (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

“Los derechos de las servidoras y servidores públicos son irrenunciables. La ley definirá el organismo rector en materia de recursos humanos y remuneraciones para todo el sector público y regulará el ingreso, ascenso, promoción, incentivos, régimen disciplinario, estabilidad, sistema de remuneración y

cesación de funciones de sus servidores”. (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

En ese sentido, un servidor público es aquella persona que presta sus servicios en una entidad del Estado, es fundamental resaltar que estos trabajadores, en el ejercicio de sus funciones, serán regulados por la Ley Orgánica de Servicio Público, por sus iniciales (LOSEP). Es importante recalcar que los servidores públicos realizan trabajos diferentes y por consiguiente, las remuneraciones que perciben lo son también.

La Constitución hace un detalle de las instituciones en las que prestan servicios estos servidores. En el artículo 225 se encuentra puntualizado. La ley prevé que toda persona que quiera ser servidor público debe cumplir con condiciones previamente establecidas para ser admitido como tal.

Es importante analizar que el servidor público es “responsable por los actos realizados en el ejercicio de sus funciones”. La Constitución de la República en el artículo 233 establece que: “Ninguna servidora ni servidor público estará exento de responsabilidades por los actos realizados en el ejercicio de sus funciones, o por sus omisiones.” (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

La Carta Magna establece en el mismo artículo que “serán responsables administrativa, civil y penalmente por el manejo y administración de fondos, bienes o recursos públicos. Estarán sujetos a las sanciones establecidas por delitos de peculado, cohecho, concusión y enriquecimiento ilícito. La acción para perseguirlos y las penas correspondientes serán imprescriptibles y, en estos casos, los juicios se iniciarán y continuarán incluso en ausencia de las personas acusadas.” (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

Los tripulantes de vuelo, al prestar sus servicios en una empresa pública, en el caso puntual TAME EP, son considerados también como servidores públicos y es ese el tratamiento que se les da. Es importante hacer una puntualización

sobre el régimen laboral ecuatoriano, que por un lado, está regido por la Ley Orgánica de Servicio Público, para el sector público; y el Código de Trabajo que regula a los trabajadores del sector privado. Considerados como fuentes de derechos y obligaciones para empleadores y trabajadores.

Al igual que los trabajadores privados, los servidores públicos gozarán de los mismos derechos, inherentes a su calidad de trabajadores; entre ellos: “derecho a la seguridad social”, plasmado en el artículo 34 de la Constitución: “derecho a una remuneración, derecho de Libertad, expresado en el derecho a la libertad de elección del trabajo, el derecho a la libertad de contratación, eliminando todo tipo de discriminación”. (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

Los tripulantes de vuelo que prestan sus servicios en una empresa pública del Ecuador, son servidores públicos y se rigen por la Ley Orgánica de Servicio Público. El Ministerio de Relaciones Laborales es el ente encargado entre otras cosas, de vigilar que se cumplan los derechos y obligaciones ambas partes de la relación laboral, en el uso de sus atribuciones puede aplicar su capacidad sancionadora.

En el caso puntual de los tripulantes de vuelo del sector público, en la contratación, las jornadas de trabajo y descanso no se aplica lo previsto en las leyes. En la práctica, el trabajador está a disposición del patrono doce horas diarias, ya que no se establece un horario fijo. El tripulante de vuelo está a disposición de la empresa de aviación, a partir de que arriba al lugar donde debe efectuar su trabajo que en el caso particular es un aeropuerto, hasta cuando su vuelo termine o sea liberado de sus actividades por el explotador aéreo o empresa contratante.

Es necesario que se considere esta modalidad de trabajo a la hora de regular, se torna preciso determinar en la normativa, el periodo de descanso de los tripulantes de vuelo, el máximo de horas que trabajarán en un día, así como la

remuneración que percibirán. Con el fin de que sus derechos no sean vulnerados y la normativa aérea continúe en constante desarrollo.

2.1.1 Normativa Comparada de los Tripulantes de Vuelo

En el Derecho Aeronáutico, así como en las leyes y normas que han surgido con el fin de regular sus relaciones, no se ha evidenciado un desarrollo semejante entre los países. Algunas naciones han sido pioneros en la implementación de derechos, términos y procedimientos, mientras que otros se han quedado suspendidos en el tiempo. Por ese motivo, se considera imprescindible contrastar normativas extranjeras con la ecuatoriana, con el fin de retroalimentar y optimizar las normas del país. Comparar, nos permite enriquecer el derecho nacional con aportes del derecho extranjero.

Otro motivo es por el cual es necesario realizar este análisis comparativo, es que al ser un derecho novísimo, ha sido trabajado poco por la doctrina. Por consiguiente la cantidad de obras de autores es limitada y por ello debe ser tomado en cuenta para desarrollar trabajos de investigación.

Haremos mención a la normativa argentina y a la colombiana, con respecto a la primera, expresa que la actividad aeronáutica se encuentra legislada por la Regulación Argentina de Aviación Civil RAAC, determina los requisitos para la tripulación de vuelo y personal aeronáutico, mediante decreto N° 671/94 establece el tiempo máximo de vuelo y servicio, y mínimo de descanso de las tripulaciones, ratificado en el Convenio Colectivo de Trabajo.

Se estipula que la Tripulación de Vuelo cumplirá con un tiempo de vuelo máximo de diez horas en veinticuatro horas consecutivas, determinando el explotador la cantidad y especialidad de los tripulantes de vuelo con la clase de servicio prestado, de manera que no exceda de doce horas en un periodo de veinticuatro horas consecutivas, “ programándose la actividad de la tripulación de vuelo, para que en un periodo de treinta días calendario no exceda de dieciocho días fuera de base”. (Fuerza Aérea Argentina, 2000)

Sobre el descanso mínimo establecen que: “debe ser otorgado a partir de la hora finalizada del tiempo de servicio de vuelo, cumplido en la actividad inmediata anterior.” (Fuerza Aérea Argentina, 2000)

Es decir si un tripulante realiza un vuelo que permanece fuera de la base, tendrá un descanso de por lo menos el 30% de los días que permaneció fuera de base. “Incluido los días de salida y llegada hasta un máximo de cuatro días; en el periodo de siete días consecutivos cada miembro de la tripulación dispone como mínimo de veinticuatro horas consecutivos de descanso en base o fuera de ella”. (Fuerza Aérea Argentina, 2000)

Podemos concluir que la normativa argentina muestra una tendencia más proteccionista hacia el tripulante de vuelo, debido a que el tiempo de la jornada máxima es de 10 horas, mientras que en Ecuador es de 12 horas. Los tiempos de descanso así mismo varían, mientras el tripulante argentino goza de más horas de descanso, el ecuatoriano descansará ocho horas reglamentarias y después de eso, estará apto para realizar otro vuelo.

En la normativa Colombiana el sector aeronáutico está enmarcado dentro de las normas establecidas por el Código de Comercio en la parte pertinente a aviación, en el cual atribuye al Departamento Administrativo De Aeronáutica Civil, hoy denominado Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil, las funciones para regir y regular las actividades aéreas en el territorio colombiano, mediante la expedición de los Reglamentos Aeronáuticos De Colombia R.A.C. Colombia es miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y por consiguiente debe dar cumplimiento a lo establecido en los 18 anexos emitidos por dicha organización, reflejándose estos en los Reglamentos Aeronáuticos De Colombia. (Rubio, 2013)

El caso colombiano es particular, ya que era el país de América Latina en el que menos desarrollado se mantenía el tema normativo del sector aeronáutico, sin embargo, en el año 2015 el senado presentó el Proyecto de Ley No. 153. Mediante el cual se agrega un acápite al Código del Trabajo y se introducen

definiciones y cambios sustanciales. En la actualidad Colombia, es un país altamente garantista en la tutela de los derechos de los tripulantes de vuelo.

2.1.2 Similitudes entre los servidores públicos generales y los servidores públicos tripulantes de vuelo.

De acuerdo a la normativa constitucional, en el artículo 277 se establece que: “la administración pública constituye un servicio a la colectividad, la cual está regida por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, descentralización, participación, planificación, transparencia y evaluación”. (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

Se afirma además en el artículo 233 que: “los servidores públicos no estarán exentos de las responsabilidades por cualquier acto en ejercicio de sus funciones, u omisiones y serán responsables administrativa, civil y penalmente”. (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

Establece además que son servidores públicos todos los que: “en cualquier forma o cualquier título trabajen, presten sus servicios o ejerzan cargos, función o dignidad dentro del sector público, cuyos derechos son irrenunciables. Es la ley definirá el órgano rector en materia de recursos humanos y remuneraciones para el sector público, regulando el ingreso, ascenso, promoción, incentivos, régimen disciplinario, estabilidad, sistema de remuneración y la cesación de sus funciones”. (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

Un aspecto muy importante de la normativa constitucional es aquel que afirma que: “todos los servidores públicos recibirán remuneración justa y equitativa de acuerdo a sus funciones, valorándose su profesionalismo, capacitación, responsabilidad y experiencia”. (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

En la Ley Orgánica del Servicio Público en el artículo 23 establece que: “los Derechos de las servidoras y los servidores públicos son: gozar de estabilidad

en su puesto; percibir una remuneración justa, que será proporcional a su función, eficiencia, profesionalización y responsabilidad.” (Ley Orgánica de Servicio Público, 2010)

Se establece también que la jornadas laboral, será de “ocho horas diarias con cuarenta horas semanales, incluidas media hora hasta dos horas de descanso para el almuerzo; en las jornadas laborables especiales que por su misión del servidor, no se puede sujetar a la jornada única, por lo que se requiere de jornadas, horarios y turnos especiales, casos que deben ser observados por el principio de equidad, continuidad, y optimización del servicio, de conformidad a la norma que para el efecto el Ministerio de Relaciones Laborales emitirá”. (Ley Orgánica de Servicio Público, 2010)

Así lo confirma el Reglamento a la Ley Orgánica del Servicio Público sobre las jornadas laborales de los servidores públicos. La Ley Orgánica del Servicio Público contempla que: “todos los servidores públicos serán tratados con igualdad, establece incluso similitud en todos sus derechos así como en la jornada laboral, sin excepción”. (Ley Orgánica de Servicio Público, 2010)

Sin embargo en la normativa no hace referencia en forma clara los derechos que tienen los servidores públicos tripulantes de vuelo sino que lo hace en forma general. Sin embargo, si la ley advierte que todos los servidores ostentarán los mismos derechos, cabe preguntarse si ¿el trabajo que desempeñan los tripulantes de vuelo se adecua a lo enunciado en la ley? Si así fuera, entonces es pertinente cuestionar si ¿se están respetando todos sus derechos?

Es importante notar que en la ley de ejercicio profesional de los tripulantes de vuelo se determinan los derechos de estos servidores, su estabilidad laboral, así como la obligación que tiene el explotador de proporcionarles un sistema adecuado de seguridad social, por el riesgo constante que afrontan estos servidores. Esta ley ampara a todos los tripulantes de vuelo, sean éstos empleados de un empresa pública o privada. Sin embargo los tripulantes de

vuelo del sector público, ostentan su calidad de servidores públicos pero no gozan de todas las cualidades que revisten su cargo.

Retomando nuestro ejemplo anterior en la comparación de una asistente administrativa y una tripulante de vuelo, conocemos que ambas son catalogadas como servidoras públicas, en teoría gozan de los mismos derechos y tienen las mismas obligaciones, salvo aquellas derivadas de las funciones que ejercen dentro de su lugar de trabajo.

Si analizamos sus situaciones comparativamente, vemos que en el caso de la tripulante, sus derechos en la práctica no se cumplen a cabalidad; mientras que la asistente administrativa de nuestro ejemplo labora ocho horas diarias, la tripulante de vuelo lo hace por doce horas diarias, aquello nos demuestra que en el segundo caso no se respeta la jornada laboral legalmente establecida; la asistente administrativa conoce que desempeñará sus labores entre los días comprendidos de lunes a viernes y eventualmente un día sábado, mientras que la tripulante laborará en los días que le asigne el explotador incluyendo los días considerados de descanso y feriados, sin que esto implique una remuneración extra en su salario, esto se traduce en que la horas extraordinarias y suplementarias no son remuneradas.

Esto nos hace comprobar que la situación de los tripulantes de vuelo se contrapone a toda norma existente, en especial con lo dispuesto en el art. 66, numeral 17 de la normativa constitucional, existiendo para los tripulantes de vuelo de conformidad con la resolución 121 del Consejo de Aviación Civil, la obligación de trabajar doce horas en un periodo de veinticuatro horas, lo que supera los límites de las horas laborables, establecidas en la Ley de Servicio Público y del Código de Trabajo.

Tal como habíamos mencionado antes, no se reconoce económicamente las horas en exceso trabajadas, como normalmente se procedería con cualquier servidor público.

En la ley no se determina con claridad si son considerados servidores públicos y por consiguiente si gozan de los mismos derechos que el resto de los servidores públicos, incluso en la Ley de Aviación y el Código Aéreo no determinan con claridad una conceptualización de los tripulantes de vuelo.

En definitiva de acuerdo a las características que definen a un servidor público, podríamos afirmar que entre un servidor público y un tripulante que presta sus servicios en una empresa pública no existe similitud, y mucho menos un tratamiento que denote igualdad entre ellos; razón por la cual es necesaria una reforma clara a la ley para determinar si en verdad son servidores públicos, y regirse por la ley de servicio público, o caso contrario se rijan por la normativa laboral que garantice todos los derechos laborales a los cuales por su calidad de trabajadores tiene los servidores públicos tripulantes de vuelo.

2.1.3 Diferencias entre los servidores públicos generales y los servidores públicos tripulantes de vuelo

La normativa constitucional establece claramente en el artículo 10 que todos los y las ecuatorianas “gozaran de los derechos consagrados en la Constitución, asimismo reza que todas las personas son iguales y gozaran de los mismos derechos, deberes y oportunidades, y que todos los principios y deberes son inalienables, irrenunciables, indivisibles, interdependientes y de igual jerarquía” (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

Prescribe además en el artículo 33 que “será el Estado quien garantizará el respeto a su dignidad, a una vida decorosa, una remuneración y retribución justa, establece el derecho a una vida digna, donde se asegure su salud, alimentación y nutrición, vivienda, educación, trabajo, etc.”. (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

Determina así mismo en el artículo 229 que “las servidoras y servidores públicos son todas las personas que en cualquier forma o cualquier título, prestan sus servicios o ejercen un cargo, función o dignidad en el sector

público, sus derechos son irrenunciables, establece que el Estado garantizará la formación y capacitación continua de las servidoras y servidores públicos”. (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

En la Ley Orgánica de Servicio Público en el artículo 23, de igual manera se establece “los derechos de las servidoras y servidores públicos, como es percibir una justa remuneración, estabilidad laboral, gozar de prestaciones legales y de jubilación de conformidad con la ley, gozar de vacaciones, licencias y permisos, de conformidad con la ley, cumpliendo con los deberes y obligaciones que como servidores públicos tienen”. (Ley Orgánica de Servicio Público, 2010)

De acuerdo con lo que determina la normativa constitucional, la ley de servicio público y la ley de ejercicio profesional de tripulantes de vuelo, existen incompatibilidades con respecto a la aplicación derechos que ostentan en sus diversas calidades, especialmente en el aspecto laboral. En la normativa constitucional en el art. 229, establece que “las y los servidores públicos son quienes prestan sus servicios al sector público y cuyos derechos son irrenunciables”. (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

En la ley de servicio público expresa que: “los derechos de las y los servidores públicos son irrenunciables, gozando de estabilidad laboral”. (Ley Orgánica de Servicio Público, 2010)

La ley de ejercicio profesional de tripulantes de vuelo establece, que los Tripulantes Aéreos o de Vuelo están protegidos por la Ley, y que para ejercer sus además de cumplir con los requisitos establecidos y los que se establecieron posteriormente en las Leyes y Reglamentos pertinentes, es indispensable encontrarse afiliado a cualquier Asociación de la rama legalmente establecida que sea miembro de la Federación Ecuatoriana de Tripulantes Aéreos, caso que no sucede en los demás servidores públicos.

Existen diferencias entre los servidores públicos y los servidores públicos tripulantes de vuelo, a pesar de existir un solo principio constitucional en el cual se consagran los derechos del servidor público, las leyes mencionan lo contrario, mientras la ley de servicio público protege en todas las instancias al servidor público de una institución del Estado, la ley de los tripulantes de vuelo menciona una conceptualización vaga, deficiente, hasta incomprensible.

Se limita mencionar es que estos servidores desempeñan funciones en la cabina de mando en actividades aerocomerciales, y que deberán estar afiliados a una asociación de la rama. A pesar de ser inconstitucional, se exige como requisito para su vinculación con la empresa de aviación, estar asociado a la federación ecuatoriana de tripulantes aéreos.

Como habíamos mencionado en párrafos anteriores, uno de los requisitos que se le ha impuesto al tripulante es el de obtener una licencia de vuelo y someterse a pruebas físicas y psicológicas previo a la obtención de un certificado médico de aptitud, estos requisitos no constan dentro de los cuales debe llenar una persona para acceder a un puesto como servidor público. Además de ello, para ejercer su profesión como tripulante de vuelo, deberán contar con un seguro por pérdida de licencia, y que tendrá como monto equivalente a un mínimo de tres años del mejor sueldo.

Es importante mencionar que esto no aplica para las y los demás servidores públicos. En consulta acerca de la legalidad y procedencia de la contratación de pólizas de seguro por pérdida de licencia a la Procuraduría General del Estado, se determinó que para estos trabajadores es legal y procedente, en su pronunciamiento la Procuraduría expresa:

En aplicación de los artículos 29 y 32 del Convenio de Aviación Civil Internacional del cual Ecuador es parte; 67, 68 y 69 del Código Aeronáutico; Art. 6 numeral 3, letra g) de la Codificación a la Ley de Aviación Civil; ítems 63.1 y 63.11 de la Resolución No. 063 de la Dirección General de Aviación Civil; y, de las “Definiciones y

Abreviaturas de Aeronáutica Civil” de la Resolución No. 1 del Consejo Nacional de Aviación Civil, y del Art. 1 de la Ley de Ejercicio Profesional de los Tripulantes de Vuelo del Ecuador, las azafatas o auxiliares de cabina, al ser miembros de la tripulación, y estar obligados a contar con una licencia, también se encuentran amparados por el artículo 9 de la Ley del Ejercicio Profesional de los Tripulantes de Vuelo del Ecuador, en cuanto a la obligación de contratar pólizas por pérdida de licencias para dicho personal.. (PGE, 2012)

Es decir que para poder prestar sus servicios como tripulante de vuelo en una empresa de aviación, independientemente de su naturaleza pública o privada, es necesario que el tripulante esté afiliado a una asociación para que ésta pueda precautelar sus intereses, y por ultimo tener una póliza de seguro por perdida de licencia obligatoria, para poder cumplir con su profesión, constituyéndose ambos requisitos en un limitante para la estabilidad laboral y al libre acceso al trabajo de no ser cumplidos.

Como se mencionó anteriormente, esto no sucede en el caso de las y los servidores públicos de las demás instituciones estatales, ya que para tener acceso a una plaza de trabajo, solo deben cumplir con los requisitos establecidos en el art. 5 de la Ley de Servicio Público.

Con respecto a la jornada de estos servidores públicos, de acuerdo con la resolución del consejo de Aviación Civil RDAC-121-601 del 2011, estableció la jornada laboral de los tripulantes de vuelo, en doce horas diarias a pesar de existir en la normativa laboral, el tiempo máximo de la jornada diaria de trabajo.

Como consecuencia de esta resolución de incremento de la jornada laboral, están las discapacidades y detrimento de la salud de los tripulantes de vuelo. Lo que puede provocar fatiga de vuelo e incluso generar riesgo que puede desencadenar en eventos operacionales, incidentes o accidentes. En donde a más de las grandes pérdidas humanas, acarrear grandes pérdidas

económicas, poniendo en riesgo en algunos casos la estabilidad del sector aéreo.

Es importante mencionar que la normativa constitucional establece la estabilidad laboral de todas y todos los servidores públicos, que trabajen bajo cualquier modalidad, forma o título, y sus derechos son irrenunciables, derechos amparados en la ley de servicio público, sin embargo existe contradicción en el tema de garantías y derechos ya que la misma ley de ejercicio profesional a más de ser limitante, es excesiva al establecer las jornadas laborales.

Entre los mayores limitantes, está la de cumplir con requisitos inconstitucionales como la afiliación a una asociación y la contratación de una póliza de seguros, no se toma en cuenta lo establecido en la Ley de Servicio Público, para garantizar y respetar los derechos de las y los servidores públicos tripulantes de aviación, entonces después de estas consideraciones ¿podríamos afirmar que todos los servidores públicos gozan de los mismos derechos establecidos en la Constitución? y en el caso particular, ¿podríamos afirmar que quienes desean prestar sus servicios en el sector público tienen los mismos derechos, deberes y oportunidades ?

Incluso el derecho a la igualdad de las servidoras y servidores públicos de tripulantes de vuelo es menoscabado, en el aspecto laboral e igualdad de derechos, a pesar de no existir distinción, diferencia, discriminación en la normativa constitucional sobre la prestación de servicios de los servidores públicos.

La Carta magna, reconoce todas las modalidades de trabajo y la irrenunciabilidad de los derechos. En nuestro análisis, nos centraremos en los tripulantes de vuelo que prestan sus servicios en una empresa pública y por consiguiente son considerados servidores públicos, regidos por la Ley Orgánica de Servicio Público.

2.2 Los Estatutos Internacionales de los tripulantes de vuelo aplicables en Ecuador

Importante mencionar que uno de los principales problemas que debe afrontar el tripulante de vuelo es, la falta de un estatuto laboral internacional autónomo, que de las pautas para poder definir temas fundamentales como: cuales son los horarios laborables, los beneficios, y cualquier condición que deben ser tratadas en relación de las consideraciones especiales que goza el personal aéreo. En el plano internacional se destacan dos organizaciones: la Organización de Aviación Civil Internacional OACI por sus siglas, así como la Organización Internacional del Trabajo OIT, quienes son los llamados a tomar la iniciativa de los proyectos que fomenten la protección de los derechos del personal aéreo.

Sobre las regulaciones específicas en materia laboral, en el plano internacional se destacan dos organizaciones: la Organización de Aviación Civil Internacional OACI por sus siglas, así como la Organización Internacional del Trabajo OIT, quienes son los llamados a tomar la iniciativa de los proyectos que fomenten la protección de los derechos del personal aéreo, mediante el establecimiento de políticas internacionales se podrá dar fin a los posibles abusos que puedan surgir por parte del operador aéreo o la empresa contratante.

En nuestro análisis es fundamental mencionar el acuerdo firmado en colaboración entre la OIT y la OACI de fecha 19 de octubre de 1953, que tuvo como finalidad la repartición de tareas entre las instituciones, la seguridad del vuelo a cargo de la OACI y los problemas sociales a cargo de la OIT, donde cuatro años después se expuso una argumentación jurídico económico y de carácter social, sobre la conveniencia de la elaboración de un estatuto internacional referente al personal de vuelo.

Bauza Araujo planteó el tema sobre el carácter laboral y social que deben constar en el Estatuto, un régimen o jornada máxima de trabajo; un sistema de

descanso; un régimen de pensiones, retiro o jubilación anticipada; un sistema de seguros preferenciales; normas sobre sanciones de carácter laboral; un sistema de apoyo o ayuda a nivel familiar, es decir que exista un salario en función del número de hijos, vacacionales, médicas para el trabajador y su familiar, etc.; normas sobre premio especial de retiro, normas para evitar el doble pago de impuestos de ciertos funcionarios aeronáuticos que los abonan en el país de su nacionalidad, y donde presten funciones simultáneamente; derechos de viáticos y compensaciones extraordinarias; y, la validez de los títulos habilitantes. (Bauza, 1981, pp. 50-51)

En este estatuto se abordaron de forma general temas relacionados a los beneficios laborales, sus obligaciones y seguridad social del personal de vuelo, donde se estableció que cada Estado podrá adecuar a su legislación dichos parámetros, sin ningún perjuicio de los derechos y deberes que cada estado establezca, respecto de la relación laboral del personal con su empleador.

Bauza expresó que es necesario recordar que la OACI, no ha expuesto normas al tiempo de vuelo del personal aeronavegante, a lo único a que se limita es a enunciar que el explotador fijará los límites de vuelo de cada uno de los miembros de la tripulación. Debiendo estos límites ser aprobados por el Estado, de matrículas previamente. (Bauza, 1981, pp. 50-51)

Sin embargo, la experiencia ha demostrado que estas observaciones no fueron suficientes para regular, de una manera eficiente el régimen laboral de las tripulantes de vuelo, el tiempo y límites de horas de vuelo, el exceso de trabajo que es el principal generador de la fatiga y causante de accidentes en el aéreos, que cobran cientos de vidas de pasajeros que hacen uso de este medio de transporte.

No resulta extraño que las empresas operadoras de vuelo estén en desacuerdo con una propuesta de estatuto internacional que proteja al segmento más débil de la relación laboral. Esta postura que mantienen los explotadores de vuelo no

se encuentra apegada a los principios que favorecen a los tripulantes de vuelo, tampoco buscan reconocer la dignidad y derechos del trabajador.

Las empresas aeronáuticas, como es apenas lógico, velarán por sus intereses siempre; sin embargo es de suma importancia y urgencia que las empresas de aviación y los estados reconozcan todos los derechos universales de reconocidos a cualquier empleado, con un sueldo digno, un adecuado horario de trabajo, una buena jubilación y un medio de trabajo saludable, para que cualquier trabajador pueda desempeñar sus labores en las mejores condiciones.

En conclusión sería necesario la reglamentación general internacional siempre y cuando se defina respetando los derechos del trabajador, los periodos de trabajo, de descanso de los tripulantes de vuelo, los periodos de vuelo, seguridad social, seguros de vida y accidentes, jubilación privilegiada, entre otros.

2.3 Los Derechos Constitucionales laborales aplicables a los tripulantes de vuelo

El servidor público, está vinculado al Estado mediante un régimen de Derecho Público. Los empleados públicos en Ecuador, mantienen un régimen diferente al de los empleados privados, los primeros son regidos por el régimen laboral que establece la Ley Orgánica del Servicio Público y los últimos al Código de Trabajo. Sin embargo es importante mencionar que el término laboral atañe a todas las personas que ejerzan una actividad de trabajo; en nuestro caso particular el término laboral concierne a los servidores públicos quienes tienen derecho al trabajo.

La Constitución de la República del Ecuador en su artículo 33, establece que: “el trabajo es un derecho y un deber social, un derecho económico y que el Estado garantizará a todas las personas trabajadoras el pleno respeto a su dignidad, una vida decorosa, remuneraciones y retribuciones justas y el

desempeño de un trabajo saludable”. (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

Se reconoce plenamente, los principios del derecho del trabajo y se torna necesario que estén plasmados en un cuerpo legal adecuado a la naturaleza del tripulante.

La normativa constitucional incluso garantiza “la inserción y accesibilidad en igualdad de condiciones al trabajo remunerado de las personas con discapacidad. Se prohíbe disminuir la remuneración del trabajador con discapacidad por cualquier circunstancia relativa a su condición.” (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

Así mismo, “garantiza a las mujeres igualdad en el acceso al empleo, a la formación y promoción laboral y profesional, a la remuneración equitativa, y a la iniciativa de trabajo autónomo. Se prohíbe toda forma de discriminación, acoso o acto de violencia de cualquier índole, sea directa o indirecta, que afecte a las mujeres en el trabajo”. (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

La constitución en su art. 333 establece que “el Estado promoverá un régimen laboral que funcione en armonía con las necesidades del cuidado humano, que facilite servicios, infraestructura y horarios de trabajo adecuados; y, de manera especial, proveerá servicios de cuidado infantil, de atención a personas con discapacidad y otros necesarios para que las personas trabajadoras puedan desempeñar sus actividades laborales”. (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

La Disposición Transitoria Vigésima Quinta de nuestra Constitución de la República establece que “la revisión anual del salario básico se realizará con carácter progresivo hasta alcanzar el salario digno de acuerdo con lo dispuesto en la Constitución.” (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

Las disposiciones normativas de la Constitución establecen la protección de los trabajadores en forma general, determinando los derechos y deberes y los principios fundamentales. Sin embargo al realizar un análisis desde el punto de vista de los tripulantes de vuelo, es inevitable que exista incertidumbre con respecto al contexto laboral de las personas que participan en las actividades aéreas.

Este tema preocupante no solo para las aerolíneas sino para los trabajadores que se dedican a esta labor, por las inversiones que deben hacer en capacitaciones, cursos de preparación, programas de investigación, permisos, licencias, y todos los demás requisitos exigidos por las autoridades aeronáuticas, actividad laboral que conlleva una gran responsabilidad en el cuidado y tratamiento de las tripulaciones.

Debido a la situación incierta con la que tienen que trabajar los pilotos o tripulación mayor y tripulación menor, se han creado todo tipo de regulaciones que muchas de las veces difieren de las normas comunes, los controles son más estrictos, las posturas de trabajo aplicadas a las diferentes empresas operadoras son diferentes a las demás posturas con respecto a todo el personal.

A lo largo de la historia se han dado lugar diferentes convenciones sobre derecho aeronáutico y producto de ellos, convenios, donde especifican los derechos laborales, garantías y las posturas tendientes a regular la situación de los tripulantes de vuelo alrededor del mundo, así como los antecedentes asentados por el tratadista Enrique Mapelli López y Domingo Pérez sobre el régimen laboral del tráfico aéreo.

En el ámbito internacional existen diferentes organizaciones que han demostrado preocupación al respecto del régimen laboral del personal aéreo, quienes han puesto especial énfasis en que las normativas y reglamentos deben ser claramente definidas para que no exista una controversia en su aplicación, estas organizaciones son la Organización Internacional del Trabajo,

la Organización de la Aviación Civil Internacional, Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Comercial.

Esta problemática existe en cada país ya que sus legislaciones aeronáuticas no tratan el tema laboral de estos trabajadores en forma específica.

En el caso ecuatoriano el Código Aeronáutico en su art. 90 establece que: “los servicios aeronáuticos están sometidos a las prescripciones de ese Código, sus reglamentos y las leyes especiales relacionadas con cada una de sus modalidades, en cuanto sean aplicables”. (Código Aeronáutico, 2006)

La Ley de Aviación Civil en el artículo 45, establece que: “toda persona natural o jurídica nacional o extranjera con centro de operaciones y mantenimiento en el Ecuador, contratarán según el caso para los servicios de pilotos, tripulantes a bordo, técnicos, profesionales y personal administrativo de acuerdo con las leyes aplicables y el reglamento respectivo”. (Ley de Aviación Civil, 2007)

2.4 El Derecho de Igualdad laboral de los tripulantes de vuelo en las empresas aeronáuticas públicas

En la Declaración Universal de los Derechos del Hombre se propugna la igualdad de las personas frente a la ley, sostiene esta declaración que “todos los seres humanos nacen libres e iguales en dignidad y derechos; sin distinción de raza, color, idioma, religión, opinión política etc.”. (Organización de Estados Americanos (OEA), 1948)

En concordancia, nuestra Constitución en el artículo 11 “establece que todas las personas son iguales y gozan de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ningún tipo de discriminación en razón de su raza, color, etc.” (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

Es decir que en la aplicación de normas y leyes no deben existir excepciones, privilegios ni discriminaciones. Sin embargo, más allá de la determinación

normativa de este principio, la igualdad de la que gozamos, implica un tema más complejo que se relaciona con el trato que requieren las personas, que debe seguirse de las condiciones materiales en las que se encuentren, es decir que no se reserve tan solo para unos, lo que podría concederse a otros en iguales circunstancias.

Por esta razón, “las normativas no deben establecer desigualdades en materia de derechos fundamentales, los cuales deben ser atribuidos de modo igual a todos los sujetos de la especie humana, sin considerar aspectos de índole social, económica, política etc., por lo que todos deben ser tratados por igual”. (Robles, 2013)

La Corte Interamericana de Derechos Humanos, considera que “en América, el tema de igualdad es complejo, debido a que es considerada la región más desigual en el mundo.” Debido a la cultura de los habitantes y a la escasa normativa regulatoria. (Corte Interamericana de Derechos Humanos, 2005)

La Corte también considera, que “la inequidad se manifiesta de muchas maneras, una de las más visibles y preocupantes es la discriminación. Esta nace, no solo mediante normas legales sesgadas, sino también a través de distinciones arbitrarias o desproporcionadas y mediante la aplicación de acciones, prácticas o políticas que ocultan el impacto perjudicial que éstas tienen sobre los grupos en situación de vulnerabilidad”. (Corte Interamericana de Derechos Humanos, 2005)

En América Latina, existen varios factores que desencadenan la discriminación y las modalidades que esta presenta son variadas, entre estos se encuentra, el género, nivel económico, etnia o empleo. Si bien es cierto que “el sistema interamericano no cuenta con un instrumento normativo específico sobre la discriminación, las normas interamericanas prevén cláusulas que permiten un tratamiento adecuado y efectivo para combatirla, y se espera que los Estados cumplan con su compromiso de garantizar los derechos reconocidos en las distintas convenciones”. (Corte Interamericana de Derechos Humanos, 2005)

Por consiguiente, “en función del reconocimiento de la igualdad ante la ley, se prohíbe todo tratamiento discriminatorio de origen legal. Los Estados Partes se comprometen a no introducir en su ordenamiento jurídico regulaciones discriminatorias de ningún tipo”. (Corte Interamericana de Derechos Humanos, 2005)

Sobre este tema, la Corte sostiene que el trato jurídico diferente, cuando es necesario, es legal. No se puede admitir que cuando el trato diferente, es imperioso, sea considerado discriminatorio. Las diferencias, permiten evaluar y fortalecer a los sectores que han sufrido de discriminación. (Corte Interamericana de Derechos Humanos, 2005)

La Corte exhorta a que de ser necesario, “se tomen medidas diferenciadas a fin de garantizar la igualdad”. La Comisión Interamericana señala que “los Estados tienen la obligación no sólo de garantizar la igualdad formal, sino también de cerciorarse de que la igualdad sea una realidad en la práctica; los Estados deben adoptar aquellas medidas que sean necesarias para eliminar la discriminación”. (Corte Interamericana de Derechos Humanos, 2005)

Por consiguiente el trato discriminatorio por motivos de situación de predominio, es inaceptable. La diferencia de tratamientos, cuando es realizada en base a la situación inferior de un ser humano y acentúa la misma, discrimina a las personas involucradas. Dentro del género humano, es inadmisibles el tratamiento que contenga privilegios en torno a mantener una situación de desigualdad. (Corte Interamericana de Derechos Humanos, 2005)

Sin embargo, al estar inmersa la dignidad y naturaleza del ser humano, es indispensable mencionar que “no todo tratamiento jurídico diferente es propiamente discriminatorio”. La Corte Interamericana establece que se considera discriminación cuando “carece de justificación objetiva y razonable”. Por consiguiente, deja una puerta abierta para que las desigualdades jurídicas puedan ser también legítimas por no contrariar a la justicia. Al contrario, constituyen un medio para la ejecución de la justicia y el resguardo de las

personas que requieren ser tratadas de manera diferente. (Corte Interamericana de Derechos Humanos, 2005)

La Corte establece que no existirá discriminación si el tratamiento distinto está legítimamente motivado. Por consiguiente, no debería considerarse que existe discriminación, cuando el Estado le da a un sujeto, un tratamiento diferente. Siempre y cuando se evidencie que el trato diferente es necesario y mediante este se intente conseguir fines objetivos y justos. (Corte Interamericana de Derechos Humanos, 2005)

En el caso particular, las regulaciones de aviación civil nacional, no han considerado el aspecto laboral de los tripulantes de vuelo, como consecuencia de esta omisión se ha provocado desigualdad en el trato al personal del sector aéreo. Es fundamental reconocer que los tripulantes del sector público como se hace mención anteriormente, están regidos por la LOSEP en el ejercicio de sus funciones, sin embargo no se reconoce que sus tareas, lugar en el que desarrollan sus actividades, horarios y remuneraciones son distintos al del resto de servidores de su categoría. Por lo tanto al ser diferentes y recibir un trato igual, este en consecuencia es discriminatorio.

Por lo tanto se crea la necesidad de que este grupo, por tener características laborales específicas debe ser tratado de modo distinto, pues no realiza labores semejantes a la generalidad de servidores, que deben recibir un trato que respete su diferencia y sobre todo que garantice sus derechos.

Sobre la igualdad en el derecho ecuatoriano, Ramiro Rivadeneira considera que “uno de los graves problemas en nuestra sociedad es no saber reconocer la existencia de otros”. (Rivadeneira, 2005)

La actuación del ser humano que consciente e inconscientemente se encierra en los intereses propios, relegando la idea que existen otras personas cuyos derechos deben respetarse. Sobre la discriminación sostiene que “tiene características graves cuando el desconocimiento del otro se traduce

categoricamente en discriminación, al desconocerse la igualdad de las personas plasmadas en la diversidad.” (Rivadeneira, 2005)

La discriminación es el trato diferente a una persona en razón de sus características específicas, que pueden ser: físicas, psicológicas, emocionales, sexuales, laborales o culturales. La discriminación tiene como finalidad “limitar o anular el reconocimiento y goce de sus derechos humanos en cualquier ámbito de su vida, es atentar violentamente al derecho a la igualdad, no solamente en un aspecto jurídico sino en un aspecto social.” (Rivadeneira, 2005)

Es decir, que el derecho de igualdad no solamente tiene que ver en las diferencias de etnia, raza o color, sino a las desigualdades en trato, diferencias salariales, jornadas laborales o en el desempeño de un mismo trabajo, etc., dentro de una institución pública o privada.

En el caso que nos concierne si se hace una comparación o relación de la jornada de trabajo de los servidores públicos tripulantes de vuelo con los servidores públicos, no es equitativo que su jornada de trabajo sobrepase la jornada laboral establecida en la Ley de Servicio Público como la del Código del Trabajo, si en la propia Constitución “establece que todas las personas son iguales y gozarán de los mismos derechos, deberes y oportunidades y que no deben ser discriminado por razones de etnia, lugar de nacimiento, edad, sexo, identidad de género, identidad cultural, estado civil, idioma; ni por cualquier otra distinción, personal o colectiva, temporal o permanente, que tenga por objeto o resultado menoscabar o anular el reconocimiento, goce o ejercicio de los derechos”. (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

En la contratación de los tripulantes de vuelo en el ámbito público o privado, su normativa se basa en la reglamentación que da la Dirección General de Aviación Civil (GDAC) por sus siglas, en lo referente a la jornada laboral. Mientras que para cualquier trabajador público como privado se basa en la Ley de Servicio Público y el Código del Trabajo, respectivamente.

Partiendo de este punto, se configuran las desigualdades para esta clase de trabajadores que tienen que trabajar más de doce horas diarias, seis días a la semana, gozando de un día de descanso a la semana, sin opción a que sean reconocidas sus horas extraordinarias trabajadas.

Algo muy particular es, que la propia Constitución menciona que “la ley sancionará toda forma de discriminación y que el Estado adoptará medidas necesarias que promuevan la igualdad real a favor de sus titulares de derechos en estado de desigualdad”. (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

Sin embargo en la actualidad las autoridades públicas incumplen con lo establecido en la normativa suprema de hacer respetar en todo su ámbito la Constitución y la ley. Resulta inadmisibles que la autoridad encargada de velar por el cumplimiento y aplicación de los derechos fundamentales de los trabajadores, fomente la discriminación y la desigualdad laboral con reglamentos que afectan a un grupo vulnerable de trabajadores.

La norma suprema establece que “ninguna norma jurídica podrá restringir el contenido de los derechos ni de las garantías constitucionales”. (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

Si la definición de la igualdad es dar el mismo trato a los que son iguales y a los que son diferentes también, entonces se pierde la esencia misma. Es fundamental determinar las diferencias que los caracterizan con el único propósito de alcanzar un trato justo y equitativo.

Es importante mencionar “la igualdad ante la Ley establecido en la Constitución, tendría grandes limitantes en la vida diaria de las personas, especialmente de algunos grupos que por sus características especiales requieren de un tratamiento diferenciado, no discriminatorio para nivelar sus oportunidades frente a otras personas, pues de no ocurrir así, el trato que se brindaría al grupo de características especiales sería discriminatorio aunque se manifieste que todos somos iguales ante la ley”. (Rivadeneira, 2005)

Para Camilo Moreno-Piedrahíta “uno de los pilares fundamentales de los derechos humanos es el principio de igualdad, existiendo varios tipos de igualdad, la igualdad ante la ley o formal donde todos los ciudadanos deben recibir una aplicación directa de la Ley sin ningún tipo de distinción” (Moreno-Piedrahíta, 2010)

Camilo Moreno Piedrahita, sostiene que el derecho de igualdad, debe aplicarse previo a un test de razonabilidad, con el fin de medir la aptitud de la diferencia. En el Ecuador de acuerdo con el art. 3 de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional la aplicación de este test es imperativa. Moreno señala que “este cuerpo normativo manda que la interpretación jurídica constitucional se aplique de acuerdo con las reglas de solución de antinomias, es decir entre dos normas contradictorias la más competente o jerárquicamente superior o la especial, de no ser aplicable de conformidad con el numeral dos de esta ley se mandará a resolver la contradicción con el test de razonabilidad bajo el principio de proporcionalidad”. (Moreno-Piedrahíta, 2010)

En el tema analizado, puede aplicar tres interrogantes para identificar el trato diferente que tienen los tripulantes de vuelo y la desigualdad ante los demás servidores públicos, entre estas tenemos, ¿Iguales ante qué?, ¿Igualdad entre quienes?, e ¿Igualdad con qué criterios?

Es necesario establecer que la Ley de Servicio Público en el artículo 23, establece que los derechos de todos los servidores públicos son irrenunciables, “sin ser discriminado, ni sufrir menoscabo ni anulación del reconocimiento o goce en el ejercicio de sus derechos”. (Ley Orgánica de Servicio Público, 2010)

En cambio, la Ley de Ejercicio Profesional de los tripulantes de Vuelo no protege los derechos de los tripulantes de vuelo, centrándose sólo en su conceptualización, basándose en reglamentos y leyes de aviación civil, que lo único que hacen es violentar los derechos de los tripulantes de vuelo.

En concordancia, existe desigualdad entre los servidores públicos regidos por la Ley de Servicio Público y los servidores públicos tripulantes de vuelo, quienes están también sujetos a la Ley de Ejercicio Profesional de los tripulantes de Vuelo y el reglamento RDAC 121 emitido por la Dirección General de Aviación Civil con respecto a la jornada laboral.

Para un servidor público su jornada laboral es de ocho horas diarias en cambio para los servidores públicos tripulantes de vuelo se basan en el reglamento RDAC 121 donde su jornada laboral es de doce horas diarias, seis días a la semana, con un día de descanso a la semana.

Las largas jornadas de trabajo de las tripulaciones aéreas de una empresa pública, superan las 12 horas diarias, a diferencia del resto de servidores que laboran ocho horas diarias. Las doce horas de labores del tripulante, se deben a que tiene que cumplir con “tiempos de servicio” que de forma ilegal aplica la Aeronáutica Civil. Trabajar durante doce horas seguidas, significará fatiga extrema, causando detrimento en la capacidad del tripulante, que en consecuencia, afectará los niveles de atención y salud.

Es importante también, precisar que el trabajo que desarrollan los tripulantes de vuelo del sector público, está determinado por factores distintos, principalmente que no realizan sus actividades en el mismo ambiente todos los días, como si sucede con otro funcionario público, quienes por lo general disponen de un espacio determinado para llevar a cabo sus labores, sea esta una oficina o un escritorio; el lugar de trabajo de un tripulante de vuelo es la aeronave, que realiza rutas distintas durante todo el día.

Las compañías de aviación poseen diversos tipos de aeronaves en sus flotas, por lo que en consecuencia, el tripulante un día realizará sus labores en un avión Airbus y al día siguiente podrá hacerlo en un Embraer, cabe recalcar que los procedimientos de seguridad y especificaciones varían considerablemente de una aeronave a otra, por lo que el tripulante debe estar preparado para esos cambios con el fin de no comprometer la seguridad aérea.

No menos importante es el aspecto psicológico y familiar que envuelve el rol que desempeña el tripulante de vuelo, ya que a diferencia de lo que sucede con otro servidor público, quien puede gozar de un ambiente familiar y social normal, el tripulante de vuelo pese a ser servidor público, no goza de los mismos espacios de desarrollo familiar y personal porque el ejercicio de sus funciones demanda que las ejecute incluso fuera de las fronteras nacionales. Estos y algunos otros aspectos más, determinan que la situación del tripulante de vuelo no es igual a la de otro servidor público.

Es necesario analizar que en los contratos de los servidores públicos se respeta la jornada laboral, tiempos de descanso y servicio; mientras que para los servidores públicos tripulantes de vuelo se basan en un reglamento que a nuestro juicio contraviene a la Constitución. Puesto que somete a estos trabajadores, a prestar sus servicios por más de las horas legalmente permitidas.

Como se explicará más adelante, este tipo de prácticas, genera desigualdad entre estos servidores públicos, violentándose el principio constitucional de igualdad ante la ley. La regulación técnica RDAC121 es atentatoria a los derechos de los tripulantes de vuelo.

A la fecha no existe una norma que supla los vacíos normativos y contemple las recomendaciones de la Organización Internacional de Aviación Civil Internacional. Se hace imprescindible que se consideren los derechos de los tripulantes y su tratamiento sea en un marco de equidad e igualdad frente a los demás servidores públicos.

3. CAPÍTULO III. El Régimen Jurídico Laboral de los Tripulantes de Vuelo

Este tema ha merecido la atención de quienes estudian el Derecho Aeronáutico desde los inicios del mismo, pese a que se han celebrado tratados y convenios en donde al menos un capítulo trata de este tema, la discusión no ha terminado. Es fundamental distinguir la diferencia jurídica, así como las normas y principios aplicables al personal aeronáutico.

En la actualidad, el régimen jurídico de los tripulantes de vuelo, está influenciado por ciertas características propias del derecho público, esto se debe a que como habíamos mencionado en párrafos anteriores, las primeras compañías de aviación fueron estatales. Por la intervención del Derecho Público es que nace la idea de dividir al personal aeronáutico en dos grandes grupos: los de superficie y los de vuelo.

Muchos expertos sostienen que el régimen jurídico del personal de vuelo debe estar basado en su naturaleza, en sus funciones, facultades y obligaciones de los tripulantes. Evidentemente su naturaleza es distinta a la del contrato típico de trabajo, incluso a la del régimen de contratación establecido en la Ley Orgánica de Servicio Público. En consecuencia el régimen jurídico resulta primitivo al momento de atender y explicar en su totalidad todos los derechos y obligaciones que como trabajadores tienen, los tripulantes de vuelo.

Las diferentes posiciones de los tratadistas, ponen en evidencia la no existencia de la armonía de criterios respecto de la naturaleza jurídica del vínculo existente entre los tripulantes de vuelo con el explotador.

3.1 Revisión de la Jornada laboral en los Tripulantes de Vuelo como causa para lograr un trato diferenciado y no discriminatorio

En la normativa se determina que la jornada de todo trabajador, será de ocho horas, sin perjuicio de que este pertenezca a una institución pública o privada,

deberán regirse por los principios constitucionales. La jornada no podrá exceder de las cuarenta horas semanales, salvo disposiciones contrarias. Es fundamental recordar también que existen jornadas especiales de trabajo inferiores a ocho horas.

En relación al tiempo de vuelo, servicio y descansos de los tripulantes, es distinta al de los demás servidores públicos y trabajadores en general. Como se había señalado en páginas anteriores, el tiempo que labora el tripulante de vuelo del sector público es mayor al del trabajador promedio. Es importante mencionar que su jornada se basa en una resolución del Consejo de Aviación, mediante la cual se establece horarios para los explotadores de operaciones comerciales, domésticas e internacionales.

En esta resolución se considera que tiempo de vuelo es el que abarca desde que el avión se eleva de la pista o despegar, hasta que las llantas hacen contacto con la pista o aterriza. El tiempo de vuelo, no podrá ser superior a ocho horas en 24 horas consecutivas, de acuerdo a esta resolución ningún poseedor de certificado de operaciones domésticas o explotador, puede programar por un número mayor de horas a un miembro de la tripulación de vuelo.

Es preciso señalar que el tiempo indicado con respecto a las horas de vuelo del tripulante se refiere únicamente a los periodos que transcurren desde que el avión despegar hasta que aterriza, sin embargo el tiempo anterior, posterior e incluso el tiempo entre vuelos no es tomado en cuenta, es decir las horas que transcurren después de haber llegado a su destino, que se las puede considerar como extraordinarias no son tomadas en cuenta al momento del pago de las remuneraciones, este periodo en el que el piloto y su tripulación no se encuentran volando pero están al servicio del explotador se lo conoce como tiempo de servicio.

En relación al tiempo de servicio, es el periodo en el cual el tripulante de vuelo está a disposición del explotador desde el momento en el que se presenta a

trabajar hasta que concluye con el vuelo, o serie de vuelos programados y retorna a su lugar de descanso. El total de horas de servicio no podrá exceder de doce horas, en un periodo de veinticuatro horas consecutivas.

Es decir que el tiempo de trabajo real de los tripulantes de vuelo es de doce horas diarias. Las horas reales que trabaja una tripulante de vuelo son doce horas de servicio en un periodo de veinticuatro horas consecutivas, de setenta y dos horas de servicio en siete días, y doscientos ochenta y ocho horas de servicios, durante cualquier mes calendario, es decir si comparamos las horas de servicio trabajadas por los tripulantes, llegan a trabajar más de doce horas diarias en comparación a las ocho horas normales que labora otro servidor público.

Algo similar sucede en el periodo de descanso, según las RDAC 121.471 establece las horas de descanso mínimas que debe tener la tripulación para evitar la fatiga para las próximas operaciones aéreas. El tiempo que estipula es de nueve horas. Por ejemplo si en un día, una tripulación programada para cumplir el primer vuelo que despegue a las 07h00 llega a su destino a las 09h00, y luego cumple con una segunda ruta, que despegue a las 12h00 y llega a las 13h00, está apta para finalizar con una tercera ruta con un vuelo que despegue a las 14h00 y aterriza a las 19h00.

En las operaciones internacionales el tiempo de vuelo de la tripulación de acuerdo con las operaciones RDAC 121 SUBPARTE "R", no podrán ser superiores a las establecidas por la ley, mientras que el tiempo de servicio no podrá exceder de 12 horas, extendiéndose en el periodo de servicio 2 horas más, es decir hasta 14 horas, solamente cuando existan malas condiciones meteorológicas en los aeropuertos de salida o de destino, catástrofes naturales, mantenimientos no programados de aeronaves, etc., estas operaciones estarán bajo la responsabilidad del Gerente de las Operaciones de la Compañía.

En los vuelos internacionales un piloto por ejemplo que ha volado menos de 8 horas deberá recibir un descanso obligatorio de al menos el doble de horas voladas, pero no menor de ocho horas consecutivas de descanso. Así en el caso de que el tripulante realizó funciones en el aire por 6 horas deberá descansar obligadamente 12 horas, para que pueda estar habilitado para volar a partir de las 4h25 del día siguiente si salió a las 5h00 del día anterior.

En la legislación ecuatoriana para estos trabajadores se toma en cuenta únicamente las horas de vuelo para computar el descanso, las horas de servicio no son consideradas para tal efecto. Por consiguiente, si una persona presta a una compañía 11h05 horas de servicio, equivale a haber trabajado desde las 05h20 hasta las 16h25, ya que en ese tiempo está a disposición del explotador de vuelo.

Por razones de seguridad los tripulantes deben presentarse al aeropuerto una hora antes del despegue, con la finalidad de conocer las condiciones meteorológicas pronosticadas y reporte de las rutas que serán voladas, aeropuertos de origen, destino y alternos así como para acceder a los filtros de seguridad y constatar que los instrumentos de aeronavegación que se encuentran en la cabina estén en perfecto estado. (Dirección general de aviación civil, 2011)

Con lo antes expuesto y de acuerdo a la información indicada de la jornada de trabajo del tripulante de vuelo, se puede evidenciar que los derechos laborales de estos trabajadores se desconocen, por ejemplo cuando el tripulante trabaja hasta las 05h20 se encuentra dentro de una jornada nocturna, que de acuerdo con la normativa le correspondería tener un 25% de recargo.

Así, mismo la jornada de trabajo establece la ley que será de ocho horas diarias, sin embargo las cuatro horas adicionales en las que el tripulante presta sus servicios a la empresa, deberían ser consideradas como horas suplementarias, con un recargo del 50%, las mismas que deberían ser

consideradas como trabajo puesto que el tripulante está al servicio del explotador.

Las leyes, normas y reglamentos con respecto a salud ocupacional y bienestar del trabajador mandan a que este goce de un tiempo previamente establecido para que ingiera sus alimentos con tranquilidad, e incluso estas normas obligan al patrono a destinar tiempos de descanso entre horas de trabajo. En el caso puntual de los tripulantes de vuelo del sector público, no pueden manejar sus horarios, ya que estos varían de un día al otro.

Se puede evidenciar que la ley no brinda una protección integral, ni garantiza los derechos de los trabajadores, en cuanto a las relaciones laborales y el tiempo de trabajo en la prestación de servicios a las empresas aeronáuticas. Considerando lo mencionado por los tratadistas y la normativa aeronáutica podemos llegar a la conclusión que el Derecho Laboral relacionado con la actividad aérea, está muy atrasado e incompleto con respecto al desarrollo que existe en el Derecho Aeronáutico.

Es preocupante que en el Ecuador las normativas no hagan una referencia específica al derecho laboral, únicamente se menciona que regirán de acuerdo a las leyes y reglamentos establecidos, no determinan cuando es aplicable la normativa laboral en los contratos del explotador y los tripulantes de vuelo.

Para establecer la jornada de los tripulantes de vuelo, se ha venido aplicando el reglamento de la Dirección de Aviación Civil, la Ley de Aviación Civil y el Código Aeronáutico. Se debe considerar que este sector de la población cada vez es más grande por el impresionante crecimiento que ha tenido la aviación en el Ecuador. Razón por la cual es necesario que se les dé un trato diferenciado, que contemple todas las particularidades de las labores que realizan y evite la discriminación.

3.1.1 Análisis de Horario de Vuelo reales de Empresas Ecuatorianas

Para determinar las horas trabajadas en el servicio prestado por los tripulantes de vuelo en un día, es necesario analizar con la programación del itinerario realizado a una empresa pública, en donde el vuelo se lo realizará con un Avión Airbus A320, el briefing, donde se debe presentar la tripulación una hora antes del vuelo con un destino a Bogotá Colombia con un itinerario:

Tabla 1. Itinerario de Vuelo

Ruta	Salida	Llegada	Tiempo en Aire	Tiempo en Tierra
Quito – Bogotá	6:20	7:50	1:30	
Bogotá – Quito	8:45	10:15	1:30	0:55
Quito – Bogotá	11:23	12:53	1:30	1:08
Bogotá – Quito	14:10	15:40	1:30	1:17

Es necesario aclarar que en la normativa de aviación civil, y para efectos de cálculo de horas efectivamente voladas, no se tomará en cuenta el tiempo que el tripulante está en tierra aun cuando esté a bordo de la aeronave y realizando actividades para el desarrollo del vuelo.

En la lectura del itinerario citado previamente es un ejemplo claro cuando se realiza el vuelo en la ruta de Quito a Bogotá despegando a las 6h20 y aterriza a las 7h50 de la mañana, con una duración de 1h30, en el lapso de espera para que salga el siguiente vuelo, la tripulación permanece en tierra 0h55 y despegar a las 8h45 de la mañana, para aterrizar en Quito a las 10h15 con un tiempo de vuelo de 1h30; permaneciendo en tierra 1h08 para volver a despegar a las 11h30 con destino a Bogotá, aterrizando a las 12h53, con tiempo de vuelo de 1h30, y por ultimo permanece 1h17 y despegar de Bogotá a las 14h10, donde aterriza en Quito a las 15h30, realizando la tripulación un total de vuelo de seis horas.

Es preciso señalar que si el explotador lo dispone, la tripulación del vuelo citado podría realizar un vuelo adicional hasta las 17h20, que es cuando se cumplen las doce horas de servicio que el tripulante está obligado a prestar.

Tabla 2: Cálculo del Tiempo de Vuelo y Servicio Prestado

Ruta	Salida	Legada	Duración
Quito - Bogotá	6:20	7:50	1:30
Bogotá - Quito	8:45	10:15	1:30
Quito - Bogotá	11:23	12:53	1:30
Bogotá - Quito	14:10	15:40	1:30
Total Horas de Vuelo			6:00

Es decir que el tiempo de servicio que prestó el tripulante de vuelo en un día, es de 11h20, de acuerdo con la lectura del itinerario, en el día, la tripulación debe presentarse a las 5h20 de la mañana, una hora antes del despegue de la aeronave, despegando de Quito a las 6h20 y aterrizando en Bogotá a las 7h50, donde permanecen en tierra 0h55 es decir cincuenta y cinco minutos, retornando de Bogotá a las 8h45 y aterrizando en Quito 10h15, permanecen en tierra 1h08 y emprenden el vuelo nuevamente a desde Quito a las 11h23 y aterrizando en Bogotá a las 12h53, permaneciendo en tierra 1h17, para finalmente a las 14h10 regresar a Quito y aterrizar a las 15h40. Lo que finalmente se ha volado en el día son 6h00 pero el tripulante de vuelo ha prestado sus servicios a la empresa durante 11h25.

Tabla 3: Tiempo de Servicio Prestado por la Tripulación

Ruta	Presentación previa al Vuelo	Salida	Llegada	Duración de Vuelo	Tiempo en tierra	Aterrizaje
	5:20-6:20					
Quito - Bogotá		6:20	7:50	1:30	0.55	
Bogotá - Quito		8:45	10:15	1:30	1.08	
Quito - Bogotá		11:23	12:53	1:30	1.17	
Bogotá - Quito		14:10	15:40	1:30		
						15:40-15:45
Subtotal	1Hora			6 Horas		
Total	11:25 HORAS DE SERVICIO					

Es necesario tomar en cuenta la Resolución del Consejo de Aviación Civil (RDAC) 121 601 parte a) b) y c), 4.10.2 de la Información del Piloto al mando en operación doméstica e internacional y no regulación, meteorológica para vuelos domésticos, de acuerdo con el RDAC 121 SUBPARTE "R" el piloto que

ha volado menos de ocho horas, deberá recibir un descanso obligatorio de al menos el doble de horas voladas, pero no menor a ocho horas de descanso consecutivas, en el caso del ejemplo dado la tripulación voló seis horas, siendo sus horas de descanso obligatorio de por lo menos doce horas, es decir que estarán habilitados para volar a partir de las 4h25 de la mañana del día siguiente.

En la legislación se toma en cuenta únicamente las horas de vuelo para el computo del descanso, sin tomar en cuenta las horas de servicio prestados por los tripulantes de vuelo, en el ejemplo presentado el tripulante ha prestado a la empresa 11h25 de servicio, es decir que la tripulación ha trabajado desde las 5h20 hasta las 16h25, con todas las actividades realizadas durante todo el periodo, se debe considerar como horas de trabajo. (Dirección General de Aviación Civil, 2012)

Es necesario considerar que acorde con los derechos laborales que les amparan pero que se les desconocen, se desprende que sus servicios los realizó desde las 5h20, por lo que se encuentra dentro de la jornada nocturna de trabajo, por ese motivo les corresponderían que se les pague su remuneración con el 25% de recargo por el tiempo de trabajo. Sin embargo en la realidad estas horas no se consideran para el cómputo de la remuneración.

3.2 La Garantía del Derecho a La Diferencia de los Tripulantes de vuelo en los contratos laborales del Ecuador

El aporte de esta investigación es plantear un trato diferente de los Tripulantes de Vuelo, para garantizar su derecho a la igualdad. Concibiendo a la igualdad como una relación cualitativa y de correspondencia entre personas que ostentan las mismas cualidades, pero reconociendo que existen factores que los singularizan. Hablar de igualdad absoluta es improbable porque incluso dos personas u objetos similares, no son completamente iguales. Por consiguiente, la igualdad implica que se debe dar a cada uno, el trato que merecen.

Aristóteles afirmaba que las cosas que son iguales deben tratarse igual y las que son desiguales deben tratarse de manera desigual en proporción a su desigualdad. (Perez, 2007, pp. 8-9) Es decir, dar a cada persona el tratamiento que merecen. Las diferencias que presentan las personas o grupos, constituyen los rasgos que las distinguen e individualizan. Cuando no son iguales y el trato que reciben es el mismo, entonces es discriminatorio.

Como vimos anteriormente, factores como el horario y tiempos de descanso generan problemas familiares, ya que el tripulante de vuelo no goza de tiempo de calidad con su familia, amigos ni personas que le rodean. La salud física y psicológica se ve afectada al no descansar, poniendo en riesgo su vida y la seguridad del vuelo al ser una actividad considerada de alto riesgo.

Para esto se propone:

Instaurar que la jornada laboral del tripulante de vuelo sea igual o menor a la de los demás servidores públicos. Como se había mencionado anteriormente, pese a ser catalogados dentro del mismo contexto, los Tripulantes de Vuelo como servidores públicos, realizan funciones que provocan agotamiento físico y también mental. Por consiguiente es necesario que su jornada se reduzca.

Eliminar las horas de servicio, ya que superan el límite legal establecido. Esta figura de horas de servicio, no solo atenta contra lo dispuesto en la ley, sino también contra la integridad y salud del Tripulante de Vuelo. si se contabiliza el tiempo que le toma trasladarse desde su lugar de vivienda hasta el lugar de trabajo, en promedio sumarían catorce las horas que el Tripulante está fuera de casa, dejando solo diez restantes para realizar el resto de sus actividades normales, como: descansar, realizar actividades de recreación, actividades de estudio y tiempo en familia.

Constituir condiciones de equidad laboral para los tripulantes de vuelo en todas las empresas públicas y privadas que regulan estas operaciones. Como se ha mencionado, el término equidad engloba una serie de aspectos tendientes a equilibrar la situación de desigualdad existente. Es decir, si tanto un tripulante

como otro miembro de la misma empresa son considerados empleador públicos, deben gozar de los mismos privilegios y mantener una carga laboral similar. La jornada laboral, no debe afectar su salud ni su normal desenvolvimiento en la sociedad, por consiguiente, es necesario modificar el tiempo de descanso de ocho a catorce horas, con el fin de preservar la buena salud de las personas inmersas en esta actividad.

Si mencionamos el derecho al trato diferente, es este uno de los puntos a fortalecer, consideramos que los tripulantes deberían gozar de catorce horas de descanso, debido a las labores que realizan; es importante recalcar que su trabajo se lleva a cabo en condiciones y horarios diferentes al del resto de servidores públicos. Se enfrentan a cambios de husos horarios y distintos climas.

En condiciones normales, un servidor público, puede hacer pausas en sus labores con el fin de cambiar de posición e ingerir algún alimento. Los tripulantes, por estar dentro de una aeronave la mayor parte del tiempo, deben mantener la misma posición y permanecen en un ambiente en el cuál hasta el aire que respiran es artificial.

Establecer el número de días libres del tripulante, que no deberá ser menor a 10 en un mes. Con el fin de promover espacios de recreación familiar y social que le permitan realizar actividades comunes al resto de servidores públicos. Dentro de esta precisión, vale la pena mencionar que los tripulantes deberían recibir un itinerario bimensual que les permita planificar con antelación sus actividades mensuales.

Es importante mencionar que de darse estos cambios, se beneficiaría un sector importante del transporte. Permitiendo contar con las garantías laborales necesarias, para contribuir con la seguridad de los tripulantes de vuelo, lo que permitirá la sostenibilidad y crecimiento del sector. Entre los beneficiarios estarán además, los usuarios, operadores y trabajadores que conforman la tripulación.

4. Conclusiones y recomendaciones

4.1 Conclusiones

Con el análisis realizado, podemos concluir que:

Con el desarrollo acelerado que surgen de las relaciones civiles y aéreas, obliga al Derecho Aeronáutico a ser una rama dinámica, que regule sus relaciones con los demás, que intervenga activamente en la resolución de las controversias; incluso debe establecer el régimen jurídico de sus bienes, y la protección de los derechos de las personas que intervienen en la actividad aeronáutica.

Desde los inicios de la aviación hasta la actualidad, han surgido gran cantidad de cambios, desde pasar de ser militar a convertirse en una actividad civil, desde tripular aviones de guerra hasta llegar a tripular aviones comerciales, por consiguiente es fundamental que las normas se adecuen a los cambios producidos, es necesario que existan normas que regulen cada actividad y persona que interviene, con el fin de propiciar un desarrollo sostenible y sustentable.

Sobre el trato laboral de los tripulantes de vuelo tanto en el sector público como en el civil, se ha llegado a la conclusión que los tripulantes de vuelo prestan sus servicios en un periodo de doce horas diarias, periodo más extenso que el de un trabajador general. Por ello, el tripulante de vuelo descansa menos de las horas establecidas, poniendo en riesgo a la tripulación por ser propensos a la fatiga.

Los tripulantes de vuelo trabajan más de las ocho horas establecidas en la LOSEP y el Código de Trabajo, sin ser remuneradas con los recargos establecidos. Es por eso que a falta de regulación específica y el trato del explotador de la aeronave, vulnera los derechos al trabajo, a una remuneración adecuada y principios establecidos en la Constitución y normativa laboral,

actuando contra los derechos del servidor público aéreo o trabajadores, por lo que es necesario igualar la jornada laboral a la establecida en la Constitución y el Código de Trabajo.

Las razones de estas violaciones se sustentan en la fatiga, por consiguiente, es necesario que se reduzca los periodos de vuelo a los tripulantes y las horas de servicio, o al contrario que se les incremente los periodos de descanso, con la finalidad de evitar la fatiga transitoria o acumulativa, que puede ocasionar grandes perjuicios económicos y lo más importantes vidas humanas en los casos de un mal desempeño. Estas limitaciones tienen como finalidad, garantizar que los miembros de la tripulación se encuentren alertas para realizar sus actividades satisfactoriamente y con seguridad; permitiéndoles desempeñar un periodo de servicio de forma óptima, y capaz de responder a las circunstancias a presentarse.

Por la naturaleza de las labores que realizan, es necesario que se evalúe su aptitud para desempeñar el cargo, previo a obtenerlo como se ha venido realizando a los largo de los años; así también es preciso que se mantengan evaluaciones periódicas tanto de conocimientos como de aptitud física y mental. Sin embargo al ser este segmento de servidores públicos los únicos que deben aprobar este tipo de requisitos para poder postularse al cargo; es importante que se evalúe su condición de servidores públicos con el fin de que se cumpla con el principio de igualdad consagrado en la Carta Magna y la LOSEP.

El exceso de trabajo en los tripulantes de vuelo es una realidad, los periodos en los que trabajan, no son limitados, se exceden los periodos de servicio de estos trabajadores, lo que puede provocar la fatiga acumulativa, y así mismo, propensos a provocar accidentes y pérdidas humanas.

4.2 Recomendaciones

La búsqueda de la aplicación de los derechos y garantías consagrados en la Constitución y Convenios Internacionales, así como el tiempo que desarrollé mis actividades como Tripulante de Vuelo dentro de una empresa pública, han sido la motivación primordial para desarrollar este trabajo. Como se mencionó en párrafos anteriores, los Tripulantes de Vuelo son un elemento importante del sector económico, de transporte y humano en el país. Por consiguiente es fundamental que se proteja sus derechos y se garantice su acceso a una forma de vida adecuada. El trato diferenciado que estos servidores públicos deben recibir, debe estar basado en la justicia, en la tutela efectiva de sus derechos y la no discriminación. Por consiguiente, realizo estas recomendaciones:

Reducir de las horas de trabajo en los periodos de vuelo de los tripulantes, con la finalidad de evitar el cansancio físico, la fatiga transitoria y acumulativa. Con el fin de evitar a futuro accidentes aeronáuticos y ocasionar grandes perjuicios económicos y sobretodo pérdidas humanas. Esta reducción tiene como objetivo garantizar a la tripulación que realice sus actividades de manera satisfactoria y con seguridad, para que pueda responder a cualquier tipo de circunstancias.

Limitar el tiempo de trabajo de los tripulantes y eliminar el tiempo de servicio de doce horas que están obligados a prestar.

Establecer que en todas las compañías aeronáuticas, el planificador de itinerario conjuntamente con un representante de los tripulantes, realice la programación de los vuelos, con la finalidad de evitar la acumulación de horas trabajadas y sanciones tanto al tripulante como al explotador.

Proponer acciones ante cualquier violación de derechos, los tripulantes de vuelo del servicio público ante la violación de derechos pueden acudir a que se garanticen mediante las garantías jurisdiccionales, conforme el artículo 86 de la Carta Magna.

Endurecer las sanciones en caso de que el explotador no respete los periodos de descanso obligatorios.

El Estado debe ejercer mayor control y respaldo a los tripulantes de vuelo, promoviendo medidas de acción positiva que garanticen sus derechos.

REFERENCIAS

- Álvaro, A. (1981). *Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio*. Madrid: Colección de estudios Jurídicos. Volumen III.
- Ambrosini, A. (1951). *Instituciones del Derecho Aeronáutico*. Sassari- Italia: Instituto de Derecho Aeronáutico de la Nación.
- Bauzá, A. (1970). *Las libertades del Aire; Política Aérea Latinoamericana*. Ciudad de Panamá: Universidad de Panamá.
- Bauza, A. (1981). *Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio*. Madrid: Colección de Estudios Jurídicos, Volumen III, pág.262.
- Chávez, G. (2010). *Foro de Aviación*. Recuperado el 09 de Diciembre de 2016, de <http://www.tamevirtual.org/foro/viewtopic.php?f=27&t=211&view=next>
- Código Aeronáutico. (2006). *Registro Oficial No.244*. Quito -Ecuador: Ediciones Legales.
- Constitución de la República del Ecuador, Registro Oficial 449 de 20 de Octubre de 2008 y Registro Oficial 490, Suplemento, de 13 de julio de 2011.*
- Corte Interamericana de Derechos Humanos. (2005). *La igualdad y no discriminación en el sistema interamericano*. Recuperado el 7 de Diciembre de 2016, de https://www.cejil.org/sites/default/files/legacy_files/Gaceta_25_sp_0.pdf
- Derecho Ecuador. (2005). *Derecho Aeronautico*. Recuperado el 11 de Noviembre de 2016, de <http://www.derechoecuador.com/articulos/detalle/archive/doctrinas/derechoaeronautico/2005/11/24/derecho-aeronautico>
- Derecho Ecuador. (2006). *El Derecho Aeronáutico en nuestro país* . Recuperado el 11 de Noviembre de 2016, de <http://www.derechoecuador.com/utility/Printer.aspx?e=33991>
- Dirección general de aviación civil. (2011). *Resolución del Consejo de Aviación Civil (RDAC)121-601* . Quito: Información al Piloto al mando en Operaciones Domésticas, Internacionales y no Regualres.
- Dirección General de Aviación Civil. (2012). *Regulaciones Técnicas de Aviación*. Recuperado el 18 de Diciembre de 2016, de

<http://www.aviacioncivil.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/09/RDAC-Parte-121-Nueva-Edici%C3%B3n-Rev.-5-04-Mar-2016-FINAL.pdf>

Dirección General de Aviación Civil. (2014). *Reglamento para funcionamiento de aeropuertos en Ecuador*. Recuperado el 09 de Diciembre de 2016, de http://www.aviacioncivil.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/05/39REGLAMENTO_PARA_FUNCIONAMIENTO_DE_AEROPUERTOS_EN_ECUADOR.pdf

Folchi, M. (2011). *Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la Aeronáutica Civil*. Buenos Aires : LJE editores .

Fuerza Aérea Argentina. (2000). *Tiempos Máximos de Servicio, Vuelo y Mínimos de descanso de las Tripulaciones*. Recuperado el 30 de Noviembre de 2016, de <http://www.uala.org.ar/web/wp-content/uploads/decreto671.pdf>

Fuerza Aérea Ecuatoriana. (1998). *Historia de la Aviación Ecuatoriana*. Recuperado el 08 de Diciembre de 2016, de http://www.fuerzaaereaecuadoriana.mil.ec/site/index.php?option=com_content&view=article&id=73&Itemid=476

Gutierrez, P. (2012). *Fare Wayer*. Recuperado el 7 de Diciembre de 2016, de <https://www.fayerwayer.com/2012/03/el-origen-de-el-avion/>

Ley de Aviación Civil. (2007). *Registro Oficial L 244 del 05 de abril de 2016*.

Ley Orgánica de Servicio Público. (2010). *Registro Oficial No. 294 de 06 de octubre de 2010*.

Moreno-Piedrahíta, C. (2010). *Consideraciones Básicas sobre el Derecho a la Igualdad*. Recuperado el 16 de Diciembre de 2016, de <http://www.derechoecuador.com/articulos/detalle/archive/doctrinas/derechoshumanos/2009/12/24/consideraciones-basicas-sobre-el-derecho-a-la-igualdad>

Organización de Aviación Civil Internacional. (1944). *Convenio de Aviación Civil Internacional*. Recuperado el 08 de Diciembre de 2016, de http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/AVIACION_CIVIL/ORGANISMOS_INTERNACIONALES/desc_oaci.htm

- Organización de Aviación Civil internacional. (2005). *Reglamento del Aire*. Recuperado el 09 de Diciembre de 2016, de <http://diccionario.administracionpublica.gob.ec/adjuntos/anexo-2-oaci.pdf>
- Organización de Estados Americanos (OEA). (1948). *Declaración Universal de los Derechos Humanos*. Recuperado el 11 de Diciembre de 2016, de <https://www.oas.org/dil/esp/Convenci%C3%B3n%20Americana%20sobre%20Derechos%20Humanos%20Pacto%20de%20San%20Jos%C3%A9%20de%20Costa%20Rica%20Republica%20Dominicaca.pdf>
- Perez, K. (2007). *Principio de Igualdad: Alcances y Perspectivas*. México: UNAM.
- PGE. (2012). *Extracto de Consultas, Procuraduría General del Estado, subdirección de asesoría jurídica*. Recuperado el 19 de Diciembre de 2016, de <http://www.pge.gob.ec/images/docman/enero2012.pdf>
- Rivadeneira, R. (2005). *Igualdad, Discriminación y Diversidad*. Recuperado el 10 de Diciembre de 2016, de <http://www.derechoecuador.com/articulos/detalle/archive/doctrinas/derechoconstitucional/2005/11/24/igualdad-discriminacioacuten-y-diversidad>
- Robles, F. (2013). *La igualdad ante la Ley*. Recuperado el 17 de Diciembre de 2016, de <http://www.derechoecuador.com/articulos/detalle/archive/doctrinas/derechoconstitucional/2005/11/24/la-igualdad-ante-la-ley>
- Rubio, A. (2013). *Régimen Laboral de las Tripulaciones de Vuelo*. Recuperado el 29 de 11 de 2016, de <http://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/10973/1/R%C3%89GIMEN%20LABORAL%20DE%20LAS%20TRIPULACIONES%20DE%20VUELO-%C2%BFINTER%C3%89S%20INDIVIDUAL%20O%20PAR%C3%81METRO%20DE%20SEGURIDAD%20COLECTIVO.pdf>
- Tame. (s.f.). *Historia de creación de la empresa*. Recuperado el 11 de Noviembre de 2016, de <https://www.tame.com.ec/index.php/es/component/content/article?id=197:opcentel>
- Tapia, L. (1944). *Manual de DCerecho Aeronáutico*. Barcelona - España: Bosh.

- Videla, F. (1969). *Derecho Aeronáutico Tomo I y II*. Buenos Aires - Argentina: Víctor P de Zavalía.
- Yáñez, L. (1983). *Derecho Aeronáutico Ecuatoriano*. Quito - Ecuador: Casa de la Cultura Ecuatoriana.
- Zhivago, J. (2009). *Algunas consideraciones sobre las fuentes del derecho aeronáutico*. Recuperado el 09 de Diciembre de 2016, de <http://es.slideshare.net/derechoaeronicovenezuela/consideraciones-sobre-las-fuentes-del-derecho-aeronutico>