

Nombre: **DISPOSICIONES DE LA LEY ORGANICA DE AVIACION CIVIL QUE SE REFIEREN AL TRABAJO DE LAS TRIPULACIONES AEREAS.**

TRIPULACIONES

Art. 41.- Son tripulantes de una aeronave;

1. El Comandante o Capitán
2. El Copiloto
3. El Ingeniero de vuelo
4. Los Auxiliares de Cabina

El reglamento y las Regulaciones Aéreas determinarán los requisitos mínimos, así como la integración de las tripulaciones de vuelo destinadas al servicio del transporte aéreo.

CAPÍTULO XVII

DEL COMANDANTE DE LA AERONAVE

PILOTOS Y COPILOTOS

Art. 133.- Toda aeronave deberá contar al mando con un comandante o piloto, quien será la máxima autoridad a bordo; asistido por un copiloto cuando las características de la aeronave así lo requiera.

El comandante de la aeronave será designado por el operador, y en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial por el propietario o poseedor de la aeronave.

Toda persona a bordo estará obligada a acatar las instrucciones del comandante de la aeronave, para la seguridad y operación de la misma.

El comandante de la aeronave anotará toda la información correspondiente en el libro de bitácora de la aeronave y en el libro de la bitácora de mantenimiento de la misma, los hechos relevantes a la seguridad del vuelo y mantenimiento de la aeronave ocurridos durante el vuelo que puedan tener o no consecuencias legales.

RESPONSABILIDAD DEL COMANDANTE

Art. 134.- El comandante representa al propietario u operador de la aeronave, y en el desempeño de sus funciones es responsable de su conducción mientras esté en movimiento, incluyendo el despegue, aterrizaje y vuelo de crucero, ya sea operada por él o por el Copiloto. Además es responsable de su dirección, cuidado, orden y seguridad, así como de su tripulación, pasajeros, equipaje y carga.

Estas responsabilidades comienzan al asumir el mando de la aeronave para iniciar el vuelo hasta su finalización o cuando entrega la aeronave al propietario u operador o a la autoridad aeronáutica en su caso.

CAPÍTULO XVIII

DE LAS TRIPULACIONES AÉREAS

TIEMPO EFECTIVO DE TRABAJO Y LIMITACIONES AL TIEMPO DE VUELO.

Art. 135.- Por tiempo efectivo de trabajo se entiende el tiempo de vuelo, es decir desde que la aeronave se mueve por sí misma con el propósito de despegar, hasta el momento que se detiene y para sus motores al terminar el vuelo en su próxima estación.

Cuando se trate de vuelos de hasta ocho horas de tiempo efectivo de vuelo, las tripulaciones deberán contar con uno o dos pilotos, y en dicho caso deberán cumplir con lo siguiente:

- a) Un piloto no será programado a volar por un período de más de ocho horas consecutivas durante veinticuatro horas consecutivas sin descanso durante dicho período.
- b) Un piloto no podrá volar más de treinta y dos horas durante siete días consecutivos, ni más de cien horas en un mes calendario, ni más de mil horas durante cualquier año calendario.

Igual regla a la expresada en los literales anteriores, se aplicará a los tripulantes de cabina.

Cuando se programe vuelos de más de ocho horas consecutivas de tiempo efectivo de vuelo, las tripulaciones deberán contar con dos pilotos y un tripulante de mando adicional, y en dicho caso deberán cumplir con lo siguiente:

- a) Ningún piloto será programado por un período de más de doce horas consecutivas durante cualquier período de tiempo de veinticuatro horas consecutivas.
- b) Ningún piloto podrá volar como miembro de la tripulación por más de ciento veinte horas durante un período de un mes calendario consecutivos, ni más de mil horas durante cualquier año calendario.
- c) Ningún piloto podrá volar como miembro de la tripulación por más de ciento veinte horas durante un período de un mes calendario consecutivos; ni más de mil horas durante cualquier año calendario.

EXCEPCIÓN

Art. 136.- No obstante las limitaciones al tiempo de vuelo establecidas en los contratos de trabajo, las tripulaciones en casos excepcionales estarán obligadas a laborar el tiempo que

sea necesario, que no exceda el veinticinco por ciento (25%) de las horas diarias, o semanales en siete días, o en treinta días consecutivos, siempre y cuando no sobrepasen a lo establecido en esta Ley para cumplir los itinerarios de los vuelos que le sean asignados. Dichos casos serán normados en el reglamento respectivo.

PERÍODO DE SERVICIO

Art. 137.- El período de servicio comprende el tiempo realmente utilizado para operar un vuelo o una serie de vuelos, y será considerado como continuo si no es interrumpido por un período de descanso de por lo menos seis horas. El período de servicio comenzará a contar una hora antes de la hora señalada para iniciar el primer vuelo o la hora que el piloto o tripulante se presente físicamente al aeropuerto de salida a tomar su vuelo o lo que ocurriese más tarde, y terminará después de haber contemplado el vuelo o serie de vuelos asignados.

PERÍODO DE DESCANSO

Art. 138.- El trabajo de las tripulaciones se ajustará a las necesidades del servicio, pero gozarán de un período de descanso, durante el cual estarán exentos de toda clase de obligaciones, entre la terminación de un período de servicio y la iniciación del siguiente, por lo menos seis horas hasta un máximo de ocho horas, el descanso será igual al tiempo de vuelo del período de servicio anterior pero no menor de seis horas ni mayor de ocho horas de descanso.

El tiempo utilizado en transportación hacia o desde el aeropuerto, o al hotel, o en un punto determinado, no es considerado en el período de descanso.

PRESTACIÓN INTEGRAL DE SERVICIO

Art. 139.- La remuneración de tripulaciones podrá pactarse en forma integral y comprenderá los salarios ordinarios y extraordinarios, recargos por nocturnidad, días de asueto y descanso semanal; así como también cualquier otra prestación que indique remuneración.

Art. 140.- Las empresas de transporte aéreo, que tengan sus bases de operaciones en El Salvador o que deseen tenerlas, podrán contratar pilotos y copilotos nacionales o extranjeros, siempre que éstos cumplan con los requisitos técnicos establecidos en esta ley y sus reglamentos. Estos requisitos deberán tramitarse en el lapso máximo de 180 días calendario.

CAPÍTULO XIX

COMPRAVENTA, ARRENDAMIENTO, HIPOTECA Y PRENDA DE

AERONAVES.

PRELACIÓN DE CRÉDITOS

Art. 157.- El crédito hipotecario o prendario refiere a cualquier otro crédito, excepto los casos siguientes:

- a) Los salarios devengados por los trabajadores de la empresa propietaria de la aeronave.

D.L. N° 582, del 18 de octubre de 2001

D.O. N° 198, Tomo N°353, del 19 de octubre de 2001.