

LEY ESTATUTARIA - Facultad del congreso de la Republica / HORARIO DE TRABAJO - Duración máxima legal / HORARIO DE TRABAJO PILOTOS Y COPILOTOS DE AERONAVES - Máximo permitido en el mes

Dadas las especiales características que revisten las actividades de la aviación comercial, particularmente las de peligro e insalubridad, además del desgaste físico y síquico al que están expuestos los pilotos, copilotos y radiooperadores, y con base en estudios técnicos sobre las jornadas de trabajo del personal de tripulación aérea el Gobierno Nacional expidió el Decreto 2058 de 1951, norma que prevé: "Art. 1°. Las horas de vuelo de los pilotos y copilotos de empresas de aviación comercial no podrán exceder de noventa (90), como máximo, en cada lapso de 30 días. Art. 2° La Dirección General de Aeronáutica Civil, reglamentará, por medio del "Manual de Reglamentos Aeronáuticos", la distribución de las horas de trabajo, durante los días, las semanas y el año con base en la limitación estipulada en el artículo 1° del presente decreto, y teniendo en cuenta, además, la obligación de las empresas de reglamentar la concesión de los descansos compensatorios y de las vacaciones anuales.

FUENTE FORMAL: CONSTITUCION POLITICA - ARTICULO 152 / CODIGO SUSTANTIVO DEL TRABAJO - ARTICULO 161 / DECRETO 2058 DE 1951 / CODIGO DE COMERCIO - ARTICULO 1782

NORMA DEMANDADA: RESOLUCION 05400 DE 2004

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL - Creación / COMPETENCIA PARA EXPEDIR REGLAMENTO - Decreto 206 de 2001

Mediante el Decreto 2171 de 1992 se ordenó la fusión del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil con el Fondo Aeronáutico Nacional y se creó la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, como una entidad especializada de carácter técnico adscrita al Ministerio de Transporte, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente. El Decreto 260 de 2004 por el cual se modificó la estructura de la Unidad Administrativa Especial de aeronáutica Civil AEROCIVIL, estableció en el artículo 5° las funciones de dicha entidad, dentro de las cuales en lo relevante al particular se destaca la siguiente: 10. Expedir, modificar y mantener los reglamentos aeronáuticos, conforme al desarrollo de la aviación civil. A su vez el artículo 9 señala que el Director General debe: 4. Expedir los reglamentos y demás disposiciones necesarias para el desarrollo de la aviación civil y del modo de transporte aéreo. Si bien es cierto que la facultad de modificar las disposiciones relativas al trabajo, por mandato constitucional, corresponde al Congreso de la República a través de una ley estatutaria, dado que se trata de un derecho fundamental, lo cierto es que la facultad reglamentaria atribuida a la Aeronáutica Civil le permite hacer la distribución de las horas de trabajo de los pilotos y los copilotos en los días, semanas y el año, dentro del número máximo de 90 horas establecido por el Decreto 2058 de 1951, sin que pueda considerarse que está usurpando una materia propia del legislativo, teniendo en cuenta que se contrae a reglamentar las horas de vuelo, dentro de los parámetros legales.

FUENTE FORMAL: DECRETO 2171 DE 1992 / DECRETO 260 DE 2004

NORMA DEMANDADA: RESOLUCION 05400 DE 2004

CONSEJO DE ESTADO

SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO

SECCION SEGUNDA

SUBSECCION "A"

Consejero ponente: ALFONSO VARGAS RINCON

Bogotá, D.C., diez (10) de noviembre de dos mil diez (2010).

Radicación número: 11001-03-25-000-2005-00118-00(5111-05)

Actor: MARTHA CRISTINA CARVAJAL MOLINA Y OTRO

Demandado: DIRECTOR GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL - UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

MARTHA CRISTINA CARVAJAL MOLINA y MAURICIO LEYVA TOVAR, en ejercicio de la acción de nulidad consagrada en el artículo 84 del Código Contencioso Administrativo, solicitaron a esta Corporación se declare la nulidad de la Resolución No. 05400 de 31 de diciembre de 2004, *“por la cual se modifican y adicionan unos numerales a la Parte Cuarta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, sobre tiempos de vuelo, servicio y descanso para tripulantes”*, expedida por el Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

Los hechos que sirven de fundamento a las pretensiones de la demanda se resumen así:

El acto administrativo demandado modificó, aumentándola de manera unilateral, la jornada laboral de los aviadores civiles colombianos.

Expone que se dio un incremento de las máximas horas de servicio diarias pues en horario nocturno pasaron de 10:30 a 11:30 horas, en horario diurno en vuelos nacionales pasaron de 12:30 a 13:30 horas, las horas de vuelo quincenales pasaron de 45 a 50, las trimestrales de 240 a 270, y las anuales de 900 pasaron a 1000.

Asimismo el tiempo de descanso se disminuyó de 12 a 10 horas, y el concepto de *días libres* se eliminó para referirse a *horas libres*.

CONCEPTO DE VIOLACIÓN

Como normas violadas cita los artículos 1, 2, 4, 5, 6, 13, 23, 29, 38, 39, 53, 90, 91, 93, 114, 150 (numerales 1, 2 y 23), 151 y 152 de la Constitución Política; artículos 1, 2, 3, 5, 6, 10 y 40 del Código Contencioso Administrativo, artículos 158, 160, 161 y 162 del Código Sustantivo del Trabajo, artículos 1782 y 1801 del Código de Comercio, artículo 51 de la Ley 789 de 2002, artículos 1 y 2 del Decreto Ley 2058 de 1951, artículo 1 del Decreto 13 de 1967, artículos 5 y 9 del Decreto 260 de 2004, y la Convención Colectiva del Trabajo suscrita entre ACDAC y AVIANCA, SAM y HELICOL.

A juicio del demandante, el acto acusado desconoce normas de carácter superior en consideración a que el Director de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil mediante una resolución modificó la jornada de trabajo de los aviadores civiles, con el argumento de que estaba reglamentando la distribución de las horas de trabajo durante días, semanas, meses y años, de acuerdo con lo dispuesto por el Código de Comercio.

Con lo anterior, asumió funciones propias del legislativo y aumentó exageradamente la jornada laboral de los tripulantes.

Existen estudios sobre el tema de acuerdo con los cuales las actividades de vuelo generan fatiga y otros efectos sobre las personas que a ella se dedican, circunstancias que llevan a la necesidad de *“revisar las actividades de investigación federal, las horas de servicio regulaciones de descanso, y las políticas de programación de las aerolíneas”*.

El crecimiento tecnológico y científico que se presenta a nivel mundial, justifica una reducción de las jornadas de trabajo y no su incremento. Sin embargo, la demandada, desconociendo esta realidad, pretende favorecer los intereses de los dueños y explotadores del transporte aéreo *“que por menos dinero, buscan una mayor producción de capital con base en el trabajo de sus tripulaciones.”*

El artículo 150 de la Constitución Política atribuye al Congreso de la República la función de expedir códigos, así como de reformar sus disposiciones. La jornada de trabajo fue consagrada en los Decretos Ley 2663 y 3743 de 1940, adoptados

como legislación permanente mediante la Ley 141 de 1961 denominada Código Sustantivo del Trabajo, norma cuya modificación más reciente está contenida en la Ley 789 de 2002, en consecuencia su modificación corresponde al Legislador.

Asimismo el acto demandado desconoce derechos fundamentales como el derecho a la igualdad, de petición, al debido proceso, el derecho de asociación sindical por desconocimiento de las convenciones colectivas, así como los principios a favor de los trabajadores que establecen el respeto de los convenios internacionales. Además pone en peligro la responsabilidad patrimonial del Estado, por los daños antijurídicos que podrían imputársele a las autoridades públicas.

De acuerdo con los antecedentes históricos de la legislación que sobre el particular se ha emitido, la profesión de aviador ha tenido una jornada especial, inferior a la establecida en el artículo 158 del Código Sustantivo del Trabajo, dado el especial desgaste y fatiga que implica.

Igualmente desconoce el Código Sustantivo del Trabajo de acuerdo con el cual la jornada ordinaria de trabajo será la convenida por las partes o en su defecto la máxima legal. ACDAC pactó en una convención colectiva una jornada máxima de 75 horas de vuelo por mes calendario para aeronaves a reacción y helicópteros, 80 horas para turbohélices de cuatro motores, y 90 para otras aeronaves, tabla que debe ser aplicada por ser la más favorable en concordancia con el artículo 53 de la Constitución Política. Pero en ningún caso la jornada máxima puede superar las 48 horas de vuelo semanales y 90 horas al mes.

CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA

Ministerio de Transporte

El apoderado del Ministerio de Transporte se opuso a las pretensiones de la demanda señalando que el transporte es un servicio público inherente a la finalidad social del Estado, cuya regulación, control y vigilancia corresponde exclusivamente al Estado, el cual debe garantizar su prestación eficiente, y de acuerdo con el artículo 365 de la Constitución Política es competencia del legislador establecer su régimen jurídico.

Dichas atribuciones han sido concretadas en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996. En relación con la primera de estas normas la Corte Constitucional en sentencia C-066 de 1999 consideró:

“...la Corte no encuentra quebranto de ninguna norma constitucional, pues, de un lado el contenido mismo del precepto mencionado señala que la reglamentación aludida queda circunscrita a la determinación de condiciones de carácter técnico u operativo para la mejor prestación del servicio público de transporte, asunto estos que por su propia naturaleza son cambiantes, lo que justifica que esas condiciones se fijen por actos administrativos sin que el legislador tenga que ocuparse minuciosamente de cada uno de ellos...”

Resulta claro que los instrumentos que se conceden a las autoridades con el propósito de hacer efectiva la intervención ordenada por el legislador, debe desarrollarse en lo relacionado con las personas y organizaciones autorizadas por las mencionadas Leyes 105 de 193 y 336 de 1996, independientemente de su naturaleza jurídica.

Teniendo en cuenta que entre el Ministerio de Transporte y la Aeronáutica Civil no existe solidaridad, por cuanto no está prevista en la ley, los hechos materia de controversia en el presente caso corresponden exclusivamente al ámbito de ésta última entidad, y no al Ministerio, puesto que no es un órgano ejecutor de la Nación, sino político, vinculado a la Aeronáutica Civil solamente por el control de tutela, motivo por el cual se presenta una falta de legitimación en la causa por pasiva.

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

El apoderado de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil se opuso a las pretensiones de la demanda y propuso las excepciones de indebida representación del demandante, indicando que existe una incongruencia entre la facultad otorgada por la Junta Directiva de ACDAC en el poder y la demanda, porque el primero fue otorgado para ejercer una acción de nulidad y restablecimiento del derecho y lo que se ejerció en el presente caso fue una acción de simple nulidad. Asimismo propuso la de ineptitud de la demanda por falta de requisitos legales, dado que en el concepto de violación solamente alega desconocimiento de normas superiores de forma genérica sin expresar el

concepto de violación por falsa motivación, desviación de poder, expedición irregular, etc.

A la Aeronáutica Civil le fue atribuida la potestad reglamentaria sobre la actividad aérea civil, en el artículo 1782 del Código de Comercio, y en uso de ella, mediante el Reglamento Aeronáutico Colombiano, señaló las condiciones y requisitos para el ejercicio de las funciones del personal aeronáutico, acatando el Decreto 2058 de 1951 que establece que las horas de vuelo de los pilotos y copilotos no podrán exceder de noventa por cada treinta días.

Así, la Aeronáutica Civil está plenamente facultada para reglamentar la distribución de las horas de trabajo por días, semanas y año dentro de las noventa horas ya señaladas, potestad que ha ejercido en atención a los lineamientos establecidos por la Ley 12 de 1947 por la cual se aprobó el Convenio de Chicago, de acuerdo con la cual el Estado contratante es competente para desarrollar las normas respecto de tiempo de vuelo y servicio de los tripulantes.

La norma acusada no vulnera el artículo 150 de la Constitución Política, dado que no modificó la jornada laboral ni la cantidad de horas de vuelo establecida por el artículo 1 del Decreto 2058 de 1951.

Los cambios tecnológicos han optimizado las condiciones de las aeronaves, mejorando la carga de trabajo tanto de los pilotos como de los auxiliares de servicios a bordo, y teniendo en cuenta que el Reglamento Aeronáutico Colombiano se encontraba desactualizado respecto de los estándares mínimos fijados por la Organización de Aviación Civil Internacional - OACI-, desde 1996 se han venido actualizando y adaptándose a las nuevas condiciones de la aviación mundial.

A continuación hace unas aclaraciones sobre aspectos que considera fundamentales y que a su juicio fueron distorsionados en la demanda, en relación con unas definiciones propias de las actividades de vuelo (horas como parámetro de referencia, jornadas de descanso, límites acumulativos), y hace referencia a estudios que sobre el particular se han adelantado y de acuerdo con los cuales se expidió la resolución demandada.

Intervención ciudadana

El representante legal de la Asociación de Transporte Aéreo en Colombia- ATAC, interviene en calidad de coadyuvante y manifiesta que comparte los argumentos expuestos por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

El acto acusado no excede lo dispuesto por el Código Sustantivo del Trabajo, pues dicho estatuto faculta al empleador para cambiar la distribución de las horas de trabajo en el curso de la semana, sin necesidad de obtener autorización del Ministerio de la Protección Social.

Además, la ley admite disposiciones especiales para situaciones excepcionales, como aquellas relacionadas con labores que no admiten interrupción dada su naturaleza o por motivos de carácter técnico.

De otra parte, hizo referencia a estudios adelantados por la NASA para crear medidas dirigidas a contrarrestar la fatiga, de acuerdo con el cual el límite de horas de vuelo en Estados Unidos resulta superior al de Colombia (100 horas, con posibilidad de ampliarlo a 120).

CONCEPTO DEL MINISTERIO PÚBLICO

El Procurador Tercero Delegado estima que se debe desestimar la solicitud de nulidad, con fundamento en los argumentos que a continuación se sintetizan:

Advierte que si bien en el expediente obra copia simple del diario oficial en el que se encuentra publicado el acto de reconocimiento de personería jurídica de la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles ACDAC, no aparece el correspondiente al acto acusado, circunstancia que podría conducir a la inadmisión la demanda. Sin embargo, dicha copia sí fue allegada al expediente acumulado, con lo cual se convalida la actuación.

Considera que la excepción de indebida representación del demandante no debe prosperar, teniendo en cuenta que se trata de una acción de simple nulidad que puede ser interpuesta por cualquier ciudadano. Asimismo, respecto de la excepción de ineptitud de la demanda por ausencia de fundamentos jurídicos y

desarrollo de la violación, indica que la demanda cumple suficientemente con los requerimientos legales.

Respecto del vicio de competencia alegado por la parte demandante, advierte que la actividad de transporte aéreo civil tiene una connotación comercial, la cual debe someterse a las disposiciones del Código de Comercio y al Decreto 260 de 2004. Igualmente tiene el carácter de servicio público esencial (artículo 68 de la Ley 336 de 1996), que debe ser vigilado y controlado por la Aeronáutica Civil.

Sobre el mismo punto afirma que de acuerdo con el artículo 1773 del Código de Comercio el transporte aéreo incluye "*todas las actividades de aeronáutica civil*". En esas condiciones la presente controversia gira en torno a la violación del artículo 25 de la Constitución Política, respecto de la especial protección del derecho al trabajo.

En lo que tiene que ver con la competencia de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil para reglamentar las horas de vuelo y descanso, estima que el artículo 162 del Código Sustantivo del Trabajo exceptúa de la regulación de la jornada ordinaria laboral, las actividades discontinuas o intermitentes, propias de la navegación aérea, la cual tiene un máximo de 90 horas establecido por el Decreto 2058 de 1951, a lo que agrega que el artículo 2 de la misma norma faculta a la autoridad aeronáutica para reglamentar las horas de trabajo de los pilotos y copilotos.

Para resolver, se

CONSIDERA

En primer lugar procede la Sala a resolver las excepciones propuestas.

De la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva

El Ministerio de Transporte propone la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva, argumentando que la Unidad Especial de Aeronáutica Civil es una entidad de carácter técnico, con personería jurídica, autonomía administrativa y presupuestal, adscrita al Ministerio de Transporte que ejerce funciones de autoridad aeronáutica.

Por tal motivo, afirma, la norma cuya legalidad se discute en el presente caso, resulta ajena a las actividades del Ministerio.

Sobre el particular, el Decreto 2171 de 1992 que, entre otros aspectos, ordenó la creación de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en relación con su naturaleza jurídica, dispuso:

*ARTICULO 68. NATURALEZA JURIDICA. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil es una entidad de carácter técnico, **con personería jurídica**, autonomía administrativa y patrimonio independiente, adscrita al Ministerio de Transporte, para ejercer las funciones de la Autoridad Aeronáutica en todo el territorio nacional. A la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil se le aplicará el régimen presupuestal, de contratación y de personal previsto para los establecimientos públicos. (se resalta)*

De acuerdo con lo anterior, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil es una entidad de carácter técnico que tiene personería jurídica, circunstancia que le otorga capacidad de comparecer por sí misma al proceso, sin que tenga que hacerlo junto con el Ministerio de Transporte al cual se encuentra adscrita.

En consecuencia, al haber expedido la Aeronáutica Civil el acto demandado, Resolución 5400 de 2004, en su calidad de autoridad en la materia, es la llamada a comparecer al proceso y no el Ministerio de Transporte, razón por la cual se declarará probada la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva, en relación con éste último.

De la indebida representación del demandante

La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil propuso la excepción de indebida representación del demandante señalando que entre el poder y la demanda se presenta una incongruencia, pues la facultad otorgada por al Junta Directiva de la ACDAC fue para adelantar una acción de nulidad y restablecimiento del derecho. Sin embargo se interpuso una simple nulidad.

En relación con este punto es preciso tener en cuenta que el artículo 84 del Código Contencioso Administrativo dispone que la acción de nulidad puede ser

iniciada por *toda persona* o bien por medio de un representante. Siendo así, dado que cualquier persona puede hacer uso de la acción de nulidad, la falta de un apoderado, o la deficiencia en el poder, no se constituye en una indebida representación. En esas condiciones la excepción propuesta no está llamada a prosperar.

Asimismo el artículo 70 del Código de Procedimiento Civil dispone en el inciso segundo que *“el apoderado podrá formular todas las pretensiones que estime conveniente para beneficio del poderdante, siempre que se relacionen con las que en el poder se determinan”*.

Siendo así el apoderado estaba habilitado para interponer la acción que correspondiera de acuerdo con las pretensiones de la demanda.

Ineptitud de la demanda por falta de los requisitos formales

Señala el apoderado de la Aeronáutica Civil que la demanda no indica claramente dentro del concepto de violación la causal de anulación del acto administrativo demandado (desviación de poder, falsa motivación, desviación de las atribuciones propias de quien lo expidió), incumpliendo con la obligación prevista por el numeral 4 del artículo 137 del Código Contencioso Administrativo.

En relación con este aspecto, observa la Sala que de la lectura de la demanda es posible establecer el motivo de inconformidad con la Resolución 5400 de 2004, aunque no indique en cuál de las causales establecidas en el Código Contencioso Administrativo enmarca la irregularidad acusada, pues en desarrollo de los artículos 228 y 229 de la Constitución Política el juez tiene el deber de interpretar la demanda de manera racional, lógica e integral de acuerdo con la naturaleza del derecho que se pretende hacer valer, motivo por el cual tampoco se configura esta excepción.

Problema jurídico

La parte actora argumenta que el Director de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil no tenía competencia para expedir la Resolución No. 5400 de 31 de diciembre de 2004, por la cual modificó el Reglamento Aeronáutico Colombiano, en relación con los tiempos de vuelo, servicio y descanso de los

pilotos, copilotos, ingenieros de vuelo y navegantes civiles, pues la regulación de la jornada laboral se encuentra contenida en el Código Sustantivo del Trabajo y es el Congreso de la República el competente para modificarlo.

En esas condiciones, el problema jurídico se contrae a determinar si la Resolución 5400 de 2004, está viciada de nulidad por falta de competencia del funcionario o corporación que la expidió.

La Constitución Política en su artículo 25 establece el trabajo como un derecho fundamental, el cual será objeto de especial protección por parte del Estado.

Por su parte el artículo 152 de la misma normatividad prevé:

*Art. 152. Mediante las leyes estatutarias, el Congreso de la República regulará las siguientes materias:
a) derechos y deberes fundamentales de las personas y los procedimientos y recursos para su protección (...)*

El artículo 161 del Código Sustantivo del trabajo dispuso:

*Art. 161. La duración máxima legal de la jornada ordinaria de trabajo es de ocho (8) horas al día y cuarenta y ocho (48) a la semana, salvo las siguientes excepciones:
a) En las labores que sean espacialmente insalubres o peligrosas, el Gobierno puede ordenar la reducción de la jornada de trabajo de acuerdo con dictámenes al respecto;*

De acuerdo con lo anterior y dadas las especiales características que revisten las actividades de la aviación comercial, particularmente las de peligro e insalubridad, además del desgaste físico y síquico al que están expuestos los pilotos, copilotos y radiooperadores, y con base en estudios técnicos sobre las jornadas de trabajo del personal de tripulación aérea el Gobierno Nacional expidió el Decreto 2058 de 1951, norma que prevé:

Art. 1°. Las horas de vuelo de los pilotos y copilotos de empresas de aviación comercial no podrán exceder de noventa (90), como máximo, en cada lapso de 30 días.

Art. 2° La Dirección General de Aeronáutica Civil, reglamentará, por medio del "Manual de Reglamentos Aeronáuticos", la distribución de las horas de trabajo, durante

los días, las semanas y el año con base en la limitación estipulada en el artículo 1° del presente decreto, y teniendo en cuenta, además, la obligación de las empresas de reglamentar la concesión de los descansos compensatorios y de las vacaciones anuales.

Por su parte el artículo 1782 del Código de Comercio dispone:

Art. 1782.- *Por "autoridad aeronáutica" se entiende el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil o la entidad que en el futuro asuma las funciones que actualmente desempeña dicha Jefatura.*

Corresponde a esta autoridad dictar los reglamentos aeronáuticos.

Mediante el Decreto 2171 de 1992 se ordenó la fusión del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil con el Fondo Aeronáutico Nacional y se creó la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, como una entidad especializada de carácter técnico adscrita al Ministerio de Transporte, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente.

El Decreto 260 de 2004 por el cual se modificó la estructura de la Unidad Administrativa Especial de aeronáutica Civil AEROCIVIL, estableció en el artículo 5° las funciones de dicha entidad, dentro de las cuales en lo relevante al particular se destaca la siguiente:

10. Expedir, modificar y mantener los reglamentos aeronáuticos, conforme al desarrollo de la aviación civil.

A su vez el artículo 9 señala que el Director General debe:

4. Expedir los reglamentos y demás disposiciones necesarias para el desarrollo de la aviación civil y del modo de transporte aéreo.

Es claro entonces que, de una parte, de acuerdo con el Decreto 2058 de 1951 la jornada máxima laboral de los pilotos y copilotos no puede exceder de 90 horas al mes, y de otra, que corresponde a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil a través de su Director General la expedición de los reglamentos

aeronáuticos para el desarrollo de la aviación civil, dentro del marco general establecido por la ley, incluyendo la distribución de las horas de trabajo de los pilotos durante los días, semanas y el año, sin embargo las empresas tienen la obligación de reglamentar la concesión de los descansos compensatorios.

De acuerdo con lo anterior, y establecido como está que la Autoridad Aeronáutica tiene la facultad de reglamentar la distribución de las horas de vuelo en los días, las semanas, meses y año, es necesario establecer si el acto demandado supera el término legal establecido para su jornada laboral, como lo afirma la parte actora.

La Resolución 5400 de 31 de diciembre de 2004, en el artículo primero dispone:

ARTICULO PRIMERO. *Modifícanse los siguientes numerales a la Parte Cuarta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, los cuales quedarán así:*

(...)

4.17.1.5 Limitaciones al tiempo de vuelo

Las limitaciones al tiempo de vuelo se ajustarán a las horas máximas señaladas en las tablas que aparecen a continuación y que se interpretan de la siguiente forma:

SECTOR: La porción de una asignación de vuelo, comprendida entre un despegue y el siguiente aterrizaje.

PILOTOS: Cantidad de pilotos necesarios o asignados para un vuelo.

GRUPOS DE AERONAVES: [A] Aeronaves a reacción de transporte y turbohélices de cuatro motores.

[B] Otras aeronaves

Máximas horas de vuelo

a. DIA:

Máximas horas de vuelo pilotos

Sectores	Pilotos	Grupo A	Grupo B
6 o menos	2	9:00	9:00
	3	14:00	14:00
	4	18:00	18:00
7	2	8:00	8:30
	3	13:00	13:00
	4	17:00	17:00
8	2	--	8:30
	3	12:00	12:00
	4	15:00	15:00
9	2	--	8:00
	3	10:00	11:00
	4	12:00	12:00
10	2	--	8:00
	3	--	11:00
	4	--	12:00

Más de 10	1	--	7:00
-----------	---	----	------

Máximas horas de vuelo ingenieros:

Sectores	Ingenieros	Grupo A	Grupo B
6 o menos	1	9:00	9:00
	2	18:00	18:00
7	1	8:00	8:30
	2	17:00	17:00
8	1	--	8:30
	2	15:00	15:00
9	1	--	8:30
	2	12:00	12:00
10	1	--	8:00
	2	--	12:00
Más de 10	1	--	7:00

b. QUINCENA Todos las aeronaves cincuenta (50) horas

c. MES Todos las aeronaves noventa (90) horas

d. TRIMESTRE Todos las aeronaves doscientas setenta (270) horas

e. AÑO Todos las aeronaves B: mil (1000) horas

(...)

De la norma transcrita se infiere que no excede el límite máximo de horas de vuelo mensuales establecidas por el Decreto 2058 de 1951, sino que las reglamenta, haciendo la distribución de las horas máximas permitidas.

Si bien es cierto que la facultad de modificar las disposiciones relativas al trabajo, por mandato constitucional, corresponde al Congreso de la República a través de una ley estatutaria, dado que se trata de un derecho fundamental, lo cierto es que la facultad reglamentaria atribuida a la Aeronáutica Civil le permite hacer la distribución de las horas de trabajo de los pilotos y los copilotos en los días, semanas y el año, dentro del número máximo de 90 horas establecido por el Decreto 2058 de 1951, sin que pueda considerarse que está usurpando una materia propia del legislativo, teniendo en cuenta que se contrae a reglamentar las horas de vuelo, dentro de los parámetros legales.

En consecuencia, el Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Segunda, Subsección "A" administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley,

FALLA

Declárase probada la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva, propuesta por el Ministerio de Transporte.

Deniéganse las súplicas de la demanda.

Cópiese, notifíquese, comuníquese y en firme esta providencia archívese el expediente.

La anterior providencia fue estudiada y aprobada por la Sala en sesión de la fecha.

GUSTAVO GÓMEZ ARANGUREN

ALFONSO VARGAS RINCÓN

LUIS RAFAEL VERGARA QUINTERO

NORMA DEMANDADA: RESOLUCION 05400 DE 2004