



CIRCULO DE PILOTOS
LAN-CHILE

DESPEQUE

DESPEQUE

ORGANO OFICIAL DEL
CIRCULO DE PILOTOS

MAYO 1971





DESPEGUE

ORGANO OFICIAL DEL CIRCULO DE PILOTOS
LAN-CHILE

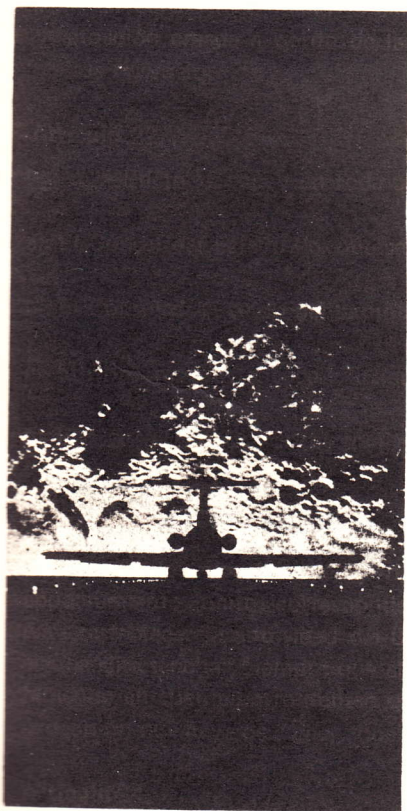
PERSONALIDAD JURIDICA POR DECRETO N° 1545 DEL 3 DE MAYO DE 1962 DEL MINISTERIO DE JUSTICIA. PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL N° 25256 DEL 30 DE MAYO DE 1962.

AÑO 2

MAYO

1971

Nº 9



Impresos Oriente

Santiago

INDICE

	PAG.
NOTICIAS Y COMENTARIOS.....	2
EDITORIAL.....	3
NUEVO DIRECTORIO DE LAN-CHILE.....	4-5
NUEVO PROCEDIMIENTO DE ELECCION DE INSPECTORES DE VUELO.....	5
D F L 221.....	5
CIRCULAR REGLAMENTO DE TRIPULACIONES.....	6
CIRCULAR N° 75.....	6
CONVENIO DE TOKYO REGLAMENTO DAR-03.....	8-9
"STATUS" DEL COMANDANTE.....	10-12
RESOLUCIONES OACI.....	12
ESTATUTO INTERNACIONAL DEL COMANDANTE DE AERONAVE.....	13-20

comentarios y noticias

CONFERENCIA ANUAL DE IFALPA

Del 17 al 24 de Marzo de este año se celebró en Buenos Aires y Mar del Plata la XXVI Conferencia anual de IFALPA con la participación de 52 Asociaciones de Pilotos.

Por el Círculo de Pilotos de LAN asistieron como Delegados los Capitanes Sres. René Bobe, Guillermo Macqueen y Jens Bucher.

CONFERENCIA IATA EN RIO DE JANEIRO

Del 30 de Marzo al 2 de Abril del presente año se celebró en Río de Janeiro una Conferencia Técnica de IATA.

Asistió en representación de LAN el Capitán Sr. Roberto Parragué.

CONFERENCIA IATA DE DUBLIN

Del 26 al 29 de Abril se ha celebrado en Dublín una Conferencia de IATA destinada a estudiar diversos problemas relacionados con la instrucción de tripulaciones y procedimientos de emergencia.

Como Delegado de LAN asistió el Capitán Sr. Peter Staiger.

REGLAMENTO GENERAL DE TRIPULACIONES

Con fecha 19 de Abril la Presidencia de LAN emitió la Orden de Servicio Nº 915 por la que dispone la constitución de una comisión redactora del Reglamento General de Tripulaciones, presidida por el Gerente de Operaciones e integrada por:

- un representante de la Fiscalía
- un representante de la Dirección del Personal
- cuatro representantes del Círculo de Pilotos
- cuatro representantes del Círculo de Tripulantes Técnicos

cuatro representantes del Sindicato de Sobrecargos y Auxiliares

El informe de esta comisión deberá entregarse en el plazo de 60 días, a contar de la fecha de su constitución.

COMIDA ANIVERSARIO DEL CIRCULO DE PILOTOS

El día 28 de Mayo de 1971 a las 21.00 horas en los salones del Estadio Italiano se llevará a efecto una comida celebración del décimo aniversario del Círculo de Pilotos en la cual esperamos contar con la asistencia masiva de todos los pilotos que estén en Santiago.

El Círculo cancelará el 50% del valor del costo de cada asociado.

En esta ocasión se hará entrega de diplomas a los pilotos que hayan cumplido nuevos millones de kilómetros volados y también a aquellos pilotos que hayan ascendido a Capitanes.

Han sido invitadas numerosas autoridades.

DIRECTOR DE IFALPA

Con fecha 23 de Abril presentó su renuncia el Capitán Sr. Jens Bucher al cargo de Director Adjunto para Asuntos IFALPA siendo reemplazado por el Capitán Sr. Carlos Riderelli quien posee una larga experiencia previa en esta materia, ya que en Directorios anteriores tuvo a su cargo estas funciones y ha participado en Conferencias Internacionales demostrando ser una persona muy idónea para el cargo que el Directorio del Círculo de Pilotos le ha encomendado.

Consecuente con su política de "puertas abiertas" a toda sugerencia, comentario o mandato de sus asociados, el Directorio del Círculo de Pilotos advierte la conveniencia de canalizar todas las gestiones que afecten a nuestro gremio, precisamente a través de la Institución que nos cobija, y especialmente a través de sus representantes.

Esta observación implica, a su vez, la conveniencia de no alterar el curso de las gestiones o trámites en que estamos empeñados, con comentarios u observaciones hechos fuera de nuestro propio ambiente o que carezcan de los fundamentos necesarios para ser expresados.

Salvo gestiones que, por su naturaleza, tengan el ineludible carácter de confidencial, el Directorio está pronto a entregar todos los antecedentes que obren en nuestro poder respecto de cualquiera gestión en que estemos empeñados; por lo tanto, es de vital importancia que nuestros asociados se disciplinen en todas aquellas ocasiones que sus comentarios u observaciones comprometan o entraben el feliz desenlace de nuestro cometido.

En todo caso, vale la pena destacar que todas nuestras gestiones, especialmente ante la Empresa, están revestidas de un sano espíritu de defensa gremial, y, en nuestro proceder, sólo existen formas armoniosas constructivas, fundamentadas y responsables.

Estamos ciertos que el Cuerpo de Pilotos comprenderá el alcance que tiene este artículo, y que actuará consecuente con su espíritu.

NUEVO DIRECTORIO DE LAN-CHILE

Recientemente se ha completado la constitución del nuevo Directorio de LAN-CHILE el cual por primera vez incluye representantes de los trabajadores de la Empresa, ya que en tal calidad están los compañeros Don Orlando E. Sánchez Pino y el Capitán Don René Bobe V. Esto constituye un paso trascendental y de gran significado y proyecciones para los trabajadores de LAN que S.E. el Presidente de la República Excmo Sr. Salvador Allende ha materializado con el respaldo unánime de los Ejecutivos de LAN-CHILE.

Además de las atribuciones que tiene el Directorio en virtud de las leyes, le corresponde especialmente:

- a) Pronunciarse a requerimiento del Presidente de la Empresa, sobre los presupuestos y sobre las modificaciones que sea necesario introducir, en el curso del año, dentro de cada uno de ellos; como asimismo sobre la memoria y balance anual de las actividades de la Empresa.
- b) Acordar el establecimiento, suspensión o supresión de los servicios aéreos de la Empresa, a propuesta del Presidente; solicitando, cuando proceda, las autorizaciones que por ley corresponda otorgar a otros organismos.
- c) Proponer al Presidente de la República la fijación y modificación de plantas, escalafones, remuneraciones, y cualesquiera otros beneficios del personal, sin sujeción a lo dispuesto en los artículos 1º y 2º del D.F.L. 68, del año 1959, salvo en cuanto a que el decreto aprobatorio deberá llevar, además de la firma del Ministro respectivo, la del Ministro de Hacienda y regirá desde la fecha de su publicación en el Diario Oficial.
- d) Acordar, por dos tercios de sus miembros y con la refrendación del Presidente de la República, en cuanto las condiciones económicas lo hicieren posible y aconsejable, un incentivo a la mayor productividad y economía, para repartirse entre el personal en la forma que se determinare.
- e) Proponer al Presidente de la República la modificación de los estatutos de la Empresa, en conformidad a la ley orgánica.
- f) Acordar la constitución o participación en ellas, de sociedades filiales, financieras, o de cualquiera otra índole, tendientes a complementar la actividad aéreo comercial o a prestar servicios a terceros.
- g) Dictar y modificar los reglamentos sobre organización de la Empresa, derechos y deberes de su personal y administración de los negocios de la Empresa, y cumplir y velar por el cumplimiento de los estatutos y reglamentos.
- h) Celebrar y ejecutar todos los actos y contratos civiles, comerciales, administrativos, o de cualquiera naturaleza, conducentes a los fines de la Empresa, con excepción de aquellos que de acuerdo con el artículo 15, letra c), le correspondan al Presidente de la Empresa.
- i) Conceder indemnizaciones extrajudiciales por daños y perjuicios causados en las personas o bienes de terceros o dependientes de la Empresa, y transigir y someter a compromiso reclamaciones o litigios en los que la Empresa sea parte o tenga interés, también sin perjuicio de las atribuciones que haya otorgado el Presidente.
- j) Fijar y modificar las condiciones del contrato de transporte aéreo de pasajeros, carga y demás servicios que preste la Empresa, sin perjuicio de las atribuciones que las leyes hayan entregado a otras autoridades u organismos.
- k) Aceptar las herencias, legados y donaciones que se hagan a Línea Aérea Nacional - Chile para

el desarrollo de sus servicios o para el bienestar de su personal.

l) Pronunciarse sobre los demás asuntos que el Presidente o alguno de sus miembros someta a la consideración del Directorio.

m) Resolver todo aquello que no haya sido previsto

en estos estatutos y las dudas que pudieran presentarse sobre su interpretación; y

n) En general, administrar la Empresa con amplias facultades para celebrar todos los actos, contratos y operaciones que requiera la marcha de los negocios.

La siguiente es la nómina completa del actual Directorio:

Señor	PASCUAL BARRAZA BARRAZA,	Ministro de OO. PP. y Transporte.
Señor	IGNACIO ALIAGA STRAUBE,	Presidente de la Empresa.
Señor	RICARDO ORTEGA FREDES,	Sub Secretario de Aviación.
Señor	HERNAN ZULETA ZEPEDA,	Director Gral. de Correos y Telégrafos.
Señor Gral.	JORGE BASOALTO VALENZUELA,	Representante de S. E.
Señor Gral.	GERMAN RODRIGUEZ RODRIGUEZ,	Representante de S. E.
Señor	RENE BOBE VENEGAS,	Representante de los Trabajadores.
Señor	ORLANDO SANCHEZ PINO,	Representante de los Trabajadores.

NUEVO PROCEDIMIENTO DE ELECCION DE INSPECTORES DE VUELO

Con fecha 1º de Mayo el Directorio del CP aprobó un nuevo procedimiento de elección de Inspectores de Vuelo, en base al estudio presentado por los Capitanes Sres. Mario Bontempi, Eugenio Herrera, Leonidas Medina y Miguel Alcérrecas, al que se introdujeron algunas modificaciones.

En general se establece que:

- 1º Los postulantes serán preseleccionados por una comisión integrada por el Gerente de Operaciones, el Jefe de Pilotos, el Piloto Jefe del Material, y un Director del C.P.
- 2º La elección se efectuará por parte de todos los pilotos del material con igual derecho a voto (Capitanes y Copilotos) siempre que tengan un mínimo de dos (2) años de antigüedad como pilotos en LAN.
- 3º Se presentará a la Gerencia de Ops. la lista de las primeras mayorías, con un mínimo de 50% en exceso respecto a las necesidades, o de dos (2) pilotos en exceso respecto a las necesidades, de ello cual sea el mayor, para su designación.

El Decreto con Fuerza de Ley 221 sobre Navegación Aérea de 15 de Mayo de 1931 en su Art.72 dice lo siguiente:

"Todo miembro de la tripulación y los pasajeros de una aeronave que durante el vuelo contraviniera a las órdenes de su comandante en actos que pudieran atentar contra la seguridad de la aeronave, será castigado con presidio menor en su grado mínimo, quinientos a cinco mil pesos de multa o ambas penas, sin perjuicio de la responsabilidad en caso de accidente y de la suspensión o cancelación de la licencia de los tripulantes".

LA CIRCULAR REGLAMENTO GENERAL DE TRIPULACIONES DE LAN de fecha Septiembre de 1962 y publicado bajo las firmas del Vice-presidente Ejecutivo, Gerente de Operaciones y Jefe de Operaciones de Vuelo, el cual hasta la fecha no ha sido derogado ni reemplazado, establece en su Cap.II:

Art. 5º.- "Toda tripulación de vuelo estará bajo la jurisdicción y autoridad del CAPITAN AL MANDO desde el momento en que se hacen cargo de sus funciones a la llegada al aeropuerto base de la Empresa (Santiago) hasta su regreso a éste, y una vez cumplida su comisión. Por tanto cuando la tripulación ya sea en forma regular u ocasional pernocte fuera de su base Santiago, continúa en tierra bajo la autoridad del CAPITAN DEL VUELO.

Como responsable de su tripulación tanto en vuelo como en tierra el CAPITAN AL MANDO velará por el orden, disciplina, presentación, cumplimiento de sus obligaciones, standard profesional y en general por toda actuación del personal a su cargo. Asimismo está facultado para adoptar en primera instancia las medidas disciplinarias correspondientes.

De cualquiera anomalía del servicio, presentará un informe detallado al Jefe de Operaciones de Vuelo.

Es también responsabilidad del CAPITAN AL MANDO la presentación periódica de informes que sirvan para calificar al personal de vuelo".

Art. 6º.- "Será de responsabilidad de los tripulantes en general el estricto cumplimiento de las disposiciones, reglamentos y ordenanzas de los servicios de Aduana, Policía Internacional y Sanidad, tanto nacionales como extranjeros.

Sin perjuicio de la responsabilidad individual que afecte a uno o más tripulantes en un vuelo sujeto a disposiciones de los servicios de Aduana, el CAPITAN AL MANDO deberá velar porque su tripulación no infrinja las disposiciones señaladas y deberá dar cuenta a su jefe inmediato de cualquiera anomalía que comprometa el prestigio de la Empresa o del cuerpo de tripulantes".

LA CIRCULAR Nº 75 DE OPERACIONES DE VUELO de fecha 28 de Agosto de 1970 y publicada bajo las firmas del Gerente de Operaciones y del Jefe de Operaciones de Vuelo, establece:

"A TODOS LOS SEÑORES TRIPULANTES DE LA EMPRESA"

Nuevamente se debe insistir a las tripulaciones de cabina, de la dependencia absoluta del Capitán al Mando de las aeronaves de la Empresa.

Esta dependencia rige desde la recogida de Movilización hasta su regreso a su domicilio, al término del vuelo, circuito de servicio o servicio de postas.

También se reitera la obligación de este personal de asistir a los briefings que efectúe el Capitán antes de cada vuelo. Al respecto, se establece que la tripulación de cabina no abordará el avión si no se ha efectuado el briefing correspondiente. Esto último es obligatorio en todos los vuelos sobre el mar, vuelos de largo alcance, vuelos en la ruta a USA y en cada cambio de tripulación en los vuelos a Europa.

Se podrá hacer excepción de este procedimiento en casos calificados de atraso de Movilización.

El personal nuevo debe contactar al S/C 1 para ser presentado por éste al Capitán al Mando durante el briefing".



Convenio de Tokyo de la O.A.C.I.

Doc. L70b32

Artículo 6

1. Cuando el Comandante de la aeronave tenga razones fundadas para creer que una persona ha cometido, o está a punto de cometer a bordo una infracción o un acto previstos en el Artículo 1, párrafo 1, podrá imponer a tal persona las medidas razonables, incluso coercitivas, que sean necesarias:
 - a) para proteger la seguridad de la aeronave y de las personas y bienes en la misma;
 - b) para mantener el buen orden y la disciplina a bordo;
 - c) para permitirle entregar tal persona a las autoridades competentes o desembarcarla de acuerdo con las disposiciones de este Capítulo.
2. El Comandante de la aeronave puede exigir o autorizar la ayuda de los demás miembros de la tripulación y solicitar o autorizar, pero no exigir, la ayuda de los pasajeros, con el fin de tomar medidas coercitivas contra cualquier persona sobre la que tenga tal derecho.

Cualquier miembro de la tripulación o pasajero podrá tomar igualmente medidas preventivas razonables sin tal autorización, cuando tenga razones fundadas para creer que tales medidas son urgentes a fin de proteger la seguridad de la aeronave, de las personas y de los bienes en la misma.

Artículo 8

1. El Comandante de la aeronave podrá, siempre que sea necesario a los fines previstos en el Artículo 6, párrafo 1 a) o b), desembarcar en el

territorio de cualquier Estado en el que aterrice la aeronave a cualquier persona sobre la que tenga razones fundadas para creer que ha cometido, o está a punto de cometer, a bordo de la aeronave, un acto previsto en el Artículo 1, párrafo 1 b).

2. El Comandante de la aeronave comunicará a las autoridades del Estado donde desembarque a una persona, de acuerdo con lo previsto en el presente Artículo, el hecho de haber efectuado tal desembarque y las razones de ello.

Artículo 9

1. El Comandante de la aeronave podrá entregar a las autoridades competentes de cualquier Estado Contratante en cuyo territorio aterrice la aeronave a cualquier persona, si tiene razones fundadas para creer que dicha persona ha cometido a bordo de la aeronave un acto que, en su opinión, constituye una infracción grave de acuerdo con las leyes penales del Estado de matrícula de la aeronave.
2. El Comandante de la aeronave, tan pronto como sea factible, y, si es posible, antes de aterrizar en el territorio de un Estado Contratante con una persona a bordo a la que se proponga entregar de conformidad con el párrafo anterior, notificará a las autoridades de dicho estado su intención de entregar dicha persona y los motivos que tenga para ello.
3. El Comandante de la aeronave suministrará a las autoridades a las que entregue cualquier presunto delincuente de conformidad con lo previsto en el presente Artículo, las pruebas e informes que, de acuerdo con las leyes del Estado de matrícula de la aeronave, se encuentren en su posesión legítima.

DIRECCION de AERONAUTICA

Reglamento DAR-03

- 1.20 PILOTO AL MANDO: 2.11.1 A menos que sea a invitación del Piloto al Mando, o con previo permiso de éste, queda prohibido a cualquier persona ajena a la tripulación el acceso a la cabina de mando de un avión durante el tiempo de vuelo. En ningún caso el número de personas en la cabina entorpecerá, en lo más mínimo, la correcta operación del avión.
- 2.4 INFRACCIONES OBLIGADAS: 3.3.1
- 2.4.1 En caso de emergencia, que ponga en peligro la seguridad de la carga o del avión, si algún miembro de la tripulación de vuelo se ve obligado a tomar medidas que infrinjan los reglamentos o los procedimientos locales, el Piloto al Mando notificará sin demora, ese hecho a las autoridades locales. Si lo exigiese el Estado en donde ocurra el incidente el Piloto al Mando de la aeronave presentará, tan pronto como sea posible, un informe sobre tal infracción a la autoridad correspondiente de dicho Estado; en este caso, el Piloto al Mando de la aeronave, también presentará un informe a la Dirección de Aeronáutica. Tales informes se presentarán tan pronto como sea posible en un plazo no mayor de diez días.
- 2.11 ACCESO A LA CABINA DE MANDO: 3.3.1.1
- CONDICIONES PARA INICIAR EL VUELO:
- No se iniciará ningún vuelo hasta que se hayan completado los formularios de preparación de vuelo en los que se certifique que el Piloto al Mando de la aeronave ha comprobado que:
- a) El avión reúne condiciones de aeronavegabilidad;
 - b) Los instrumentos y equipo prescritos en el Capítulo 5, para el tipo de operación que va a efectuarse, están instalados y son suficientes para realizar el vuelo;
 - c) Se ha obtenido la conformidad (visto bueno) de mantenimiento según se establece en el Capítulo 7.1;
 - d) El peso del avión es tal que puede realizarse el vuelo con seguridad, teniendo en cuenta las condiciones de vuelo previstas;
 - e) La carga transportada está distribuída y sujeta de tal manera que el avión puede efectuar con

seguridad el vuelo;

- f) Se ha llevado a cabo una inspección que indique que pueden cumplirse las limitaciones de utilización de la aeronave, respecto al vuelo en cuestión y;
- g) Se han cumplido los requisitos que se establecen a continuación, relativos al PLANEAMIENTO OPERACIONAL DEL VUELO.

Las Empresas conservarán durante seis meses los formularios usados en la preparación y ejecución de los vuelos.

3.3.2.1 PLANEAMIENTO OPERACIONAL DEL VUELO:

Para cada vuelo proyectado se preparará un Plan Operacional de Vuelo. Este Plan lo aprobará y firmará el Piloto al Mando, y, cuando sea aplicable, el encargado de Operaciones de Vuelo. Una copia del Plan Operacional de Vuelo, deberá ser entregada a la Empresa o a su representante o, si ninguno de estos procedimientos fuera posible, al jefe del Aeródromo o persona que lo sustituya. Los Planes Operacionales de Vuelo, o las copias de los mismos, se conservarán durante seis meses.

Cuando normalmente por tratarse de vuelos no regulares no fuese posible seguir ninguno de los procedimientos citados en el párrafo anterior, se dejará copia del Plan Operacional de Vuelo en un lugar conveniente del aeródromo de salida.

MANTENIMIENTO

- 7.1.2 Si la reparación o sustitución de un sistema o componente que se menciona en 7.1.1 se realiza

cuando el avión se halle en un lugar en el que no resulte razonablemente practicable:

- a) Que la reparación o sustitución se efectúe de tal manera que se pueda dar una conformidad (visto bueno) de mantenimiento;
- b) Que se pueda dar la conformidad (visto bueno) de mantenimiento mientras el avión esté en aquel lugar.

El avión podrá volar hasta el lugar más próximo en que tal conformidad (visto bueno) de mantenimiento pueda ser concedida, siendo responsabilidad del Piloto al Mando decidir si considera el avión adecuadamente equipado para volar esa ruta, tanto para la seguridad del avión como de las personas a bordo.

En tal caso, dentro de los diez días posteriores al vuelo, el Piloto al Mando de la aeronave deberá enviar a la Dirección de Aeronáutica, un escrito en el que se detallen las particularidades del vuelo en cuestión y las razones de haberlo efectuado.

8.1.2 RADIOPERADOR DE A BORDO:

La tripulación de vuelo incluirá, por lo menos, una persona titular de una licencia válida, expedida o convalidada por la Dirección de Aeronáutica, que la autorice para manejar el equipo radiotransmisor que se emplee.

Si por el tipo de operación no fuese necesario el empleo de un Radioperador de a bordo, el equipo radiotransmisor podrá ser manejado por el Piloto, ya que normalmente, cualquier piloto está capacitado para ello.

NECESIDAD DE UN "STATUS" DEL COMANDANTE DE AERONAVE Y ALGUNAS NOTAS DEFINITORIAS PARA SU REDACCION

Presentado por D. Gabriel Martínez García (Doctor en Derecho. Asesor Jurídico de "Air Spain". Piloto y Observador), durante el

Simposio sobre "El Estatuto Internacional del Comandante de Aeronave".

Madrid, 11 y 12 de Diciembre de 1970

Con la confección de un Estatuto Jurídico del Comandante de Aeronave, se trata de hacer un intento de aproximación a su figura en el orden nacional y por supuesto internacional, de forma que se logre una aspiración comúnmente sentida en el Derecho y en la práctica: Articular un corpus legal después de definir la configuración acertada del Comandante, tras el logro por tanto, de un claro concepto técnico Jurídico de qué cosa sea aquél, estatuyendo luego un cuadro de atribuciones al lado de una especificación de sus deberes, y parejo a todo ello, el marco de las responsabilidades de todo orden que contrae el Comandante en el ejercicio de su actividad aeronáutica frente al operador, ante el Estado y frente a terceros.

El Comandante de Aeronave como elemento protagonista de la navegación aérea, reclama pues su Estatuto Jurídico porque de una parte la singularidad de su función que en tanto se parece a la del Capitán del buque pero que por su propia función se diferencia tanto, y de otro la complejidad de sus misiones según se proyecten vincularmente hacia el Estado, hacia el explotador o hacia terceros, lo van haciendo más necesario cada día.

Esta necesidad surge del simple hecho de considerar la reglamentación existente hasta ahora en las Legislaciones Nacionales, en los Organismos Internacionales, y en la doctrina de los tratadistas. Es tan negativa que podríamos definirla hasta el presente por la existencia de estas cuatro notas:

AUSENCIA.— INCONCRECION.—
DISPARIDAD Y DISPERSION.

En efecto: La Regulación del Comandante de Aeronave, o está AUSENTE como tal de las Legislaciones nacionales, de los Organismos, y

muchas veces de la doctrina, o cuando aparece, lo hace como una institución incompleta de líneas y rasgos marcadamente confusos, es muchas veces OPUESTA entre unos preceptos y otros, y en todo caso está DISPERSA en normativas de otro carácter.

Los antecedentes que abonan lo que venimos diciendo, son sobradamente conocidos: En el orden internacional las reuniones de la OACI, su 17a. Asamblea, y finalmente el Proyecto de Convenio, adolecen de inconcreción, de una evidente falta de rigorismo técnico Jurídico y el Proyecto de Convenio, especialmente inconcreto y reducido, viene a resultar casi una simple declaración de principios que deja sin resolver muchas cuestiones, así como el propio y relativamente reciente Convenio de Tokio de Septiembre de 1963 viene a limitarse a un Estatuto Jurídico Penal de muy reducido alcance.

La Dispersión es nota característica común a las Legislaciones Nacionales y de ello es claro ejemplo nuestra Ley de Navegación Aérea de 1960, así como la Ley Penal y Procesal que la siguió en 1964, pues la primera contiene una casi exhaustiva tipificación de las faltas que puede cometer el Comandante con su condigna penalidad, lo que repite la Ley Penal siguiendo una técnica y sistemática muy discutibles en los artículos 13 al 65 inclusive.

La AUSENCIA total de reglamentación, la parquedad, y la Dispersión en los Códigos fundamentales Aeronáuticos de Derecho Comparado son las notas distintivas de las 20 Repúblicas Americanas que hablan nuestra lengua y también de Brasil, pues en algunos como el Reglamento del Servicio Aéreo de Bolivia, o en la Ley de Aviación Civil de Colombia o en la Ley General de Aviación Civil de Costa Rica y muchas

más, ni se nombra al Comandante de Aeronave, en otras como en la Ley de Aeronáutica Civil de Nicaragua, con una evidente parquedad que parece ignorar su figura, y en otros como en Brasil o Perú se le menciona a lo largo del texto para fijar determinadas responsabilidades a él atribuibles y siempre con la misma característica de dispersión e inconcreción señaladas.

Si dirigimos la mirada a la Doctrina, no es menos desolador el panorama pues los trabajos de los tratadistas vienen teniendo siempre un carácter monográfico en demasía que no acaba por tanto de comprender en el seno de su estudio el carácter poliédrico que ha alcanzado el Comandante en la moderna navegación aérea. Así las aportaciones de Beaubois y de Le Moine, o de La Pradelle en Francia, a los de Geannini o Candela en Italia, o entre nosotros los estudios de los Doctores Tapia Salinas, Gómez Jara, Loustau y Gordillo, contemplan parcialmente la institución del Comandante desde el aspecto de la responsabilidad penal o como simple elemento auxiliar en el contrato de transporte o como autoridad en la expedición exclusivamente. Es una excepción en este aspecto y no puede ignorarse la tesis doctoral de Martín Bravo Navarro, cuya aportación casi exhaustiva, y la más completa hasta ahora en el orden doctrinal, será en el futuro obra obligada de consulta para la elaboración del Estatuto.

NOTAS DEFINITORIAS QUE DEBERA RECOGER EL FUTURO ESTATUTO DEL COMANDANTE DE AERONAVE

Concebimos el Estatuto Jurídico, enmarcando la figura del Comandante en una doble vertiente: Como protagonista de la actividad Aérea Privada, y como el elemento primordial de la Aviación Militar. Dejando ésta a un lado y fijando nuestro análisis en el ejercicio de la actividad aérea privada, deberá examinar y recoger el Estatuto aquélla, en la cuádruple dirección a que apunta:

- a) Como auxiliar del explotador empresario.
- b) Como auxiliar del explotador no empresario.
- c) Como encargado de la Dirección Aeronáutica, y
- d) Como Delegado de la Autoridad del Estado.

El carácter de simple comunicación que este trabajo tiene, y por tanto su obligada brevedad, así como el hecho de seguir la sistemática acertada que relleja la tesis de Martín Bravo, nos exime de entrar ahora en detalles acerca del contenido de las cuatro trayectorias que dejamos señaladas. Bástenos decir por ahora que en todas ellas y con diverso carácter desarrolla el Comandante de Aeronave una serie de actividades que es preciso reglamentar con acierto para no incidir de nuevo en el futuro Estatuto en los aspectos negativos de que adolece la normativa del Comandante hasta el presente como hemos señalado más arriba.

A sensu contrario, resulta evidente que deberá la redacción del futuro Estatuto escapar de aquellos factores negativos para lograr un proyecto tan definitivo como sea posible dentro de la realidad cambiante Jurídico Aeronáutica, teniendo muy a la vista las virtudes de la técnica que le son contrarias. Así pues, concebimos el Estatuto inspirado fundamentalmente por estas tres notas definitorias.

CLARIDAD CONCEPTUAL EN LOS PRINCIPIOS CONCRECIÓN UNIDAD

Para lograr el primero, será preciso ante todo, alcanzar una acertada definición de qué cosa sea el Comandante de Aeronave, comprendiendo en ella además de todos los elementos que recoge en la suya Martín Bravo al definirlo como "Aquella persona habilitada técnica y legalmente para la dirección y conducción de una aeronave en nombre propio o confiada por tercero, en orden al cumplimiento de fines públicos o privados", insertando en ella, decimos, el nuevo elemento de la FUNCIONALIDAD con sus implicaciones y derivaciones conceptuales, y que es una certera aportación del Dr. Indalecio Rego que no puede dejarse de lado por cuanto contempla la institución desde la doble óptica de Jurista y Comandante de Aeronave.

El desarrollo del articulado arrancará así, para no omitir aspectos de su figura poliédrica, de la cuádruple dirección propuesta por Martín

Bravo sin cuya regulación volverá a caerse en el defecto de la INCONCRECIÓN. Y es preciso concretar las figuras Jurídicas que nacen de la triple relación en que el Comandante se proyecta como se dijo al principio, y que engendra una muy rica problemática que empieza desde la naturaleza misma del vínculo existente entre el Comandante y el Empresario que admitimos no sea arrendamiento de obra ni mandato, pero que no estamos muy seguros sea un contrato a la manera clásica sino más bien un contrato de arrendamiento de servicios profesionales aunque atípico, porque si le reconocemos al Comandante la función de protagonismo, de elemento primordial de la navegación aérea que en realidad tiene, y consecuentemente el de alta dirección en la empresa, capaz de tomar decisiones de carácter técnico por sí mismo, ello le aparta ya del concepto tradicional de contrato de trabajo en sentido laboral, y una y otra cosa no están en consonancia con el artículo 70 de la Ley del Contrato de Trabajo que excluye taxativamente del seno de su imperio las funciones de alta Dirección, como son las Gerencias, determinados cargos, los técnicos como Ingenieros, Médicos y Abogados, y desde este prisma no vemos haya razón alguna para no excluir también la función altamente directiva del Comandante de Aeronave, sin que por otra parte su especialísimo carácter permita su orfandad laboral para que las resoluciones laborales queden al solo arbitrio del Empresario.

La CONCRECIÓN será otra nota definitoria obligada, porque hasta el presente ni sus atribuciones ni sus deberes aparecen uniformemente definidos ni en la Doctrina ni en la Legislación comparada como se echa fácilmente de ver en la ilustrativa compilación de Leyes de Aviación Civil de Ibero América que ha preparado recientemente Enrique Mapelli, pues mientras en unas se limita a señalar aquellas, en otras señala solamente los deberes, acumulándose en algunas éstos de forma tan inconcreta como carente de técnica.

Y finalmente y para terminar, deberá estar informado el Estatuto de un fuerte carácter de UNIDAD.

El carácter unitario es nota fundamental que debe inspirar la redacción del proyecto de

Estatuto. El "Status" Jurídico del Comandante de Aeronave, no tendrá el carácter de tal si se limita a un Cuerpo Jurídico Penal, o a una simple declaración de principios, sino que deberá recoger todos los amplísimos aspectos de una función tan compleja, y ello dentro del mismo cuerpo legal, sin dejar para disposiciones de otro carácter o de rango inferior algunos de ellos ya que entonces no será un verdadero Estatuto. Informada como lo está la actividad Aeronáutica de la característica de la Internacionalidad, tampoco puede ser ni un reglamento de Régimen interior a nivel de empresa, ni un simple convenio colectivo, sino un Cuerpo que acoja en su seno un conjunto de normas que configuren totalmente, exhaustivamente, la figura a que da vida el Derecho, y que aprueba en definitiva un acto de la Administración, y ello como escalón previo al logro del Estatuto de carácter Internacional que es absolutamente preciso si pretendemos que se trate de un instrumento que sirva a las necesidades del Jefe de una expedición que desarrolla su actividad específica sin reconocer fronteras.

**RESOLUCIONES ADOPTADAS POR LA
ASAMBLEA GENERAL DE OACI EN
MONTREAL**

16 al 30 de Junio de 1970

29. Cuando se juzgue necesario, deberán transportarse a bordo de las aeronaves agentes de seguridad, adecuadamente instruidos en sus funciones. Estos agentes de seguridad así transportados deberán estar bajo la jurisdicción del PILOTO AL MANDO.
30. Cuando una aeronave que haya sido objeto de apoderamiento ilícito esté estacionada en un aeropuerto, las autoridades competentes del Estado Contratante en que se halle ubicado el aeropuerto no deberán tomar medida alguna para poner fin al apoderamiento ilícito de la aeronave sin tener especialmente en cuenta los deseos que haya podido expresar el PILOTO AL MANDO y, de ser posible, los de los funcionarios competentes del Estado cuya línea aérea explote la aeronave, dando plena importancia a todas las circunstancias pertinentes y a la opinión de la línea aérea. La seguridad de los pasajeros y de la tripulación deberá ser el factor determinante para los encargados de tomar una decisión.

ESTATUTO INTERNACIONAL DEL COMANDANTE DE AERONAVE

Aprobado en la XXVI Conferencia Anual de IFALPA en Marzo de 1971 en Mar del Plata

Nota de la Redacción de DESPEGUE:

De un total de 46 artículos que componen este cuerpo legal sólo se publican 24 de ellos. El texto completo se encuentra a disposición de los interesados en nuestra Secretaría.

PREAMBULO

CONSIDERANDO que la navegación aérea tiende por naturaleza y por el medio en que se desenvuelve, a ser internacional, y que por lo mismo demanda en sus instituciones fundamentales una solidaridad jurídica del mismo alcance

CONSIDERANDO que el Comandante de aeronave de transporte es una figura primordial de la navegación aérea, por cuanto que por exigencias de su condición de máximo responsable en la dirección aeronáutica está llamado a ostentar el mando de tales aeronaves, así como otras complejas funciones de derecho público y privado

CONSIDERANDO que el artículo 37 del Convenio de Aviación Civil Internacional compromete a todos los Estados signatarios a colaborar con el fin de lograr el mayor grado de uniformidad posible en las disposiciones relativas al personal aeronáutico

CONSIDERANDO que hasta el momento sólo parcialmente se ha conseguido una regulación internacional respecto al Comandante de aeronave, subsistiendo distintas y heterogéneas disposiciones de los Estados, sobre la mayor parte de las cuestiones que presenta esta figura

CONSIDERANDO que la firma de un Convenio Internacional sobre la condición jurídica del Comandante de aeronave, es una necesidad apremiante universalmente reconocida.

LOS ESTADOS PARTES EN EL SIGUIENTE CONVENIO HAN ACORDADO LO SIGUIENTE:

ESTATUTO INTERNACIONAL SOBRE EL COMANDANTE DE AERONAVE.

PARTE GENERAL

I. Normas y principios generales.

Artículo 1.

El presente Estatuto será de exclusiva aplicación a la navegación aérea comercial internacional, quedando fuera de su ámbito los Comandantes de aeronaves utilizadas en servicios militares, de Aduana o de Policía.

Artículo 2.

El presente Estatuto se aplica exclusivamente a los Comandantes de aeronaves de transporte que efectúen un vuelo internacional, a condición de que éstas se encuentren matriculadas en uno de los Estados contratantes, o que sean explotadas por un nacional de uno de tales Estados.

Los Estados contratantes que constituyan organizaciones de explotación en común del transporte aéreo u organismos internacionales de explotación que utilicen aeronaves que sean objeto de una matrícula común o internacional, designarán, con respecto a cada aeronave, según las circunstancias del caso, el Estado de entre ellos que habrá de tener la condición de Estado de matrícula, para el ejercicio de la jurisdicción y demás atribuciones que se establecen en este Estatuto sobre el Comandante de aeronave, y lo comunicarán a la Organización de Aviación Civil Internacional, que lo notificará a todos los Estados Partes en el presente Convenio.

Artículo 3.

Se entiende por navegación internacional a efectos de aplicación de este Estatuto, aquellos vuelos en los que:

- a) Los puntos de origen y destino radiquen en dos Estados distintos.
- b) Los puntos de origen y destino pertenezcan al mismo Estado, pero durante el vuelo se atraviese el espacio aéreo de otro Estado.

Artículo 4.

A efectos de determinar en cada caso el momento en que nacen y terminan las correspondientes atribuciones, obligaciones y responsabilidades del Comandante de aeronave, la navegación aérea se entenderá dividida en tres períodos: prevuelo, vuelo y posvuelo.

Fase prevuelo, es la comprendida entre la presentación en el aeropuerto, en la oficina designada por el explotador al efecto, y el momento en que la aeronave cierra todas las puertas externas, después del embarque, para iniciar el rodaje.

Fase de vuelo, es la comprendida entre el momento de cierre de las puertas hasta el momento en que se abra cualquiera de éstas para el desembarque en el aeropuerto de destino o en el alternativo. En caso de aterrizaje forzoso, se considerará que el vuelo continúa hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes a bordo.

Fase posvuelo, es la comprendida entre el momento en que se abra cualquiera de las puertas para el desembarque, en el aeropuerto de destino o alternativo, y aquél en que el explotador, o en su caso la autoridad competente, se haga cargo del avión, pasajeros, equipajes, carga y correo.

II. El Comandante de aeronave: Definición y requisitos técnico-legales. Nombramiento, suspensión y revocación.

Artículo 5.

El Comandante de aeronave, a efectos de lo establecido en este Convenio, es el Piloto que, reuniendo las debidas condiciones técnico-legales, está facultado para el mando de aeronaves de transporte, como encargado de la dirección aeronáutica, jefe de la expedición aérea y delegado de la Autoridad del Estado.

Artículo 6.

Salvo en el supuesto previsto en el párrafo segundo del artículo 8, para el ejercicio de las funciones de Comandante de aeronave de transporte en vuelos internacionales, será en todo caso necesaria la obtención del correspondiente título, expedido e inscrito en un Registro especial en el Estado de matrícula. Los requisitos y condiciones para la obtención del título de Comandante de aeronave, se regirán por las normas de O.A.C.I., Anexo 1º, y por las Leyes o Reglamentos de los Estados contratantes que definen las condiciones de aptitud exigidas para el desempeño de este cargo.

Artículo 7.

Toda aeronave de transporte que efectúe un vuelo internacional, debe llevar a bordo, un Comandante en posesión del título y de la correspondiente Licencia y calificación.

Artículo 8.

En los supuestos de aeronaves explotadas por persona distinta al propio Comandante de la aeronave, la designación de éste corresponde al explotador, entre los Pilotos, que formando parte de las plantillas de la Empresa, estén en posesión del Título de Comandante, y en su defecto, de entre los que se hallen inscritos en el Registro Oficial de Comandantes de aeronave.

En los casos de incapacidad sobrevenida al Comandante de aeronave durante el viaje, las funciones de este cargo, con exclusión del pilotaje, serán ejercidas por los otros miembros de la tripulación en el siguiente orden: Copilotos, Navegantes, Mecánicos y Radiotelegrafistas. En cada categoría el orden de sucesión vendrá determinado por el rango asignado a cada uno por el explotador.

En el caso de que la persona llamada a asumir el mando en vuelo, no estuviera en posesión del título de Piloto, recabará el apoyo de cualquier otra persona que se encuentre en posesión de dicho título.

Artículo 9.

La Autoridad competente del Estado de matrícula y del Estado de aterrizaje está facultada por causas justificadas, para suspender inmediatamente el ejercicio de las funciones de Comandante de la aeronave para un vuelo asignado; por las mismas causas, el explotador gozará de idénticas facultades de suspensión, si bien con la obligación de notificar sin dilación a la Autoridad competente de la nacionalidad del explotador, la adopción de esta medida, a la cual queda reservado en todo caso resolver lo que estime procedente.

Asimismo, la Autoridad competente podrá revocar al Comandante de aeronave de su cargo, cuando, a resultas del procedimiento que, a tal efecto se instruyere, se dedujese una grave falta de capacidad profesional o funcional para el desempeño de tal cargo.

Son causas que justifican la suspensión inmediata en el ejercicio de las funciones del Comandante de aeronave:

- 1a. Atentado ilegítimo o insubordinación contra la autoridad competente o el explotador.
- 2a. La comisión de un delito o falta a bordo que perturbe gravemente la seguridad de la navegación, o en tierra si ha dado lugar a una grave alteración del orden público.

- 3a. Hallarse bajo los efectos de cualquier tipo de intoxicación a la presentación para realizar el servicio o durante la ejecución del mismo.
- 4a. Retraso no razonable en la presentación para iniciar el servicio encomendado.
- 5a. Cualquier hecho patológico o síquico que a juicio de la Autoridad o el explotador, previo asesoramiento de los servicios médicos competentes, pueda perjudicar el ejercicio de las funciones del Comandante.

Serán causas de revocación en el cargo de Comandante de aeronave las que determine la legislación aeronáutico-laboral del país de nacionalidad del explotador o en su caso del de matrícula.

Artículo 10.

El Comandante de aeronave, bajo su responsabilidad podrá no realizar el servicio a él encomendado cuando a su juicio, considere que concurren fundadas razones que le imposibilitan para ello, de lo que dará inmediato conocimiento a la Autoridad competente y al explotador.

PARTE ESPECIAL

Derechos. Obligaciones. Responsabilidades. Jurisdicción.

Capítulo Primero: Derechos.

Sección Primera: Derechos en la fase prevuelo.

Artículo 11.

Durante la fase prevuelo, el Comandante de la aeronave, como encargado de la dirección aeronáutica (navegación aérea), gozará de los siguientes derechos:

- a) A la asistencia técnica a cargo de un Encargado de Operaciones de vuelo (Flight Dispatcher), debidamente titulado, si lo hubiera, del cual recibirá, con la debida antelación, todos los datos técnicos del vuelo relativos a itinerarios, meteorología, alternativos e infraestructura en general, que sean necesarios para la preparación y ejecución segura del vuelo. En este caso, el Comandante sólo será responsable de la utilización que haga de los referidos datos. En el supuesto de que no le sean facilitados estos datos, adoptará la decisión que estime oportuna respecto al retraso o suspensión del vuelo.
- b) A la asistencia técnica a cargo de un Oficial titulado de Operaciones de Tierra, si lo hubiera, del cual recibirá toda la información relativa a carga y estiba conforme a los datos que él mismo habrá comprobado. El Comandante sólo será responsable de la utilización que haga de dichos datos.

Cuando exista discrepancia sobre la carga y estiba de la aeronave, entre el Comandante y el Oficial de Operaciones de Tierra, prevalecerá siempre la opinión del Comandante, que asumirá la plena responsabilidad.

- c) A la asistencia técnica a cargo de un Oficial Titulado de Mantenimiento, si lo hubiera, del cual recibirá el visto bueno sobre el estado de la aeronave. El Comandante será sólo responsable de las decisiones que tome a la vista de dicha información.

En caso de discrepancia entre el Oficial de Mantenimiento y Comandante de la aeronave sobre algún punto de la inspección, prevalecerá siempre la opinión de éste último, bajo su exclusiva responsabilidad.

- d) A la asistencia técnica a cargo de un Jefe de Cabina o sobrecargo, del cual recibirá toda la información necesaria sobre el personal auxiliar a su cargo, así como el estado real en que se encuentra el material de cabina sujeto a su control.

El Comandante será sólo responsable de las decisiones que tome a la vista de la citada información.

Artículo 12.

Durante la fase prevuelo, el Comandante de la aeronave como Jefe de la expedición aérea gozará de los siguientes poderes:

- a) Poder de mando sobre el personal designado a sus órdenes, acompañado de una potestad disciplinaria y la de rechazar a los tripulantes por cuestiones que se refieran a idoneidad, decoro y comportamiento. De sus decisiones, únicamente habrá de dar cuenta, en su momento, al explotador. La potestad de mando, comenzará desde el momento en que el Comandante recibe del Jefe de Cabina el informe de personal, a la hora y en el lugar prefijados por el explotador, para la presencia del mismo.
- b) Poder de mando sobre la aeronave, desde que ésta le es expresamente asignada por el explotador, y recibe del oficial de mantenimiento el informe sobre el estado técnico de la misma.

No obstante, y por razones de celeridad en la operación, el Comandante, antes de recibir el informe del Oficial de Mantenimiento, deberá dar las órdenes necesarias para la utilización de la aeronave a él designada (combustible, etc.) y que no interfieran con las obligaciones del Oficial de Mantenimiento.

El Comandante podrá rechazar la aeronave asignada por falta de las condiciones de aeronavegabilidad y equipo mínimo (go or not go) exigidos reglamentariamente.

- c) Facultad de inspección y control sobre el número e idoneidad de los pasajeros a bordo (enfermos, embriagados, etc.), que siempre han de cumplir con las normas internacionales al respecto.
- d) Derecho de rechazar, por razones de interés público, a cualquier pasajero que considere peligroso, incómodo o desagradable para el resto de los pasajeros.
- e) Facultad de inspección y control sobre equipajes, carga y correo, desde que éstos se hallen a bordo de la aeronave y reciba el informe del Oficial de Carga y Estiba. Estas facultades serán ejercidas exclusivamente respecto al peso, dimensiones, y volumen de los objetos transportados, establecidos internacionalmente, sin que afecte en ningún caso a la calidad de los mismos, salvo para rechazar aquéllos que estén prohibidos por las leyes internacionales, por su peligrosidad.
- f) Derecho de incumplir el horario previsto, por causas que justifiquen esta decisión (proximidad de algún fenómeno meteorológico de importancia, etc.).

Artículo 13.

Durante la fase prevuelo el Comandante de la aeronave, como auxiliar y representante del explotador, gozará de los siguientes derechos:

- a) Derecho de ser apoyado en sus decisiones por el explotador, para el mejor cumplimiento de la expedición aérea.
- b) Derecho de contratar y responsabilizar económicamente al explotador, si fuera necesario para la prosecución del viaje, y no hubiera en la localidad ninguna otra representación, y no fuera posible comunicarse con el explotador para recibir órdenes, en un tiempo razonable.

Artículo 14.

Los derechos dimanantes de la condición de auxiliar y representante del explotador, nacerán en el momento de presentación del comandante, en la base de operaciones, y en el lugar del aeropuerto designado al efecto por el explotador, para la realización del servicio encomendado.

Sección segunda: Derechos en la fase de vuelo.

Artículo 15.

Durante la fase de vuelo, el Comandante de la aeronave, como encargado de la dirección aeronáutica (navegación aérea), tendrá los siguientes derechos:

- a) Que salvo caso de emergencia u ordenación del tráfico, se le respete el orden o turno de puesta en marcha, rodaje, despegue y aterrizaje.
- b) Que el Oficial de Mantenimiento o la persona en quien delegue, le auxilie desde el exterior para la puesta en marcha de los motores e iniciación del rodaje.
- c) A reclamar cualquier información adicional de los servicios de tránsito aéreo.
- d) A la asistencia, en caso de solicitud, de cualquier servicio o material del aeropuerto, indispensable para la realización del vuelo a él encomendado.
- e) A proceder al aeropuerto alternativo previsto o a cualquier otro, si fuera necesario para la seguridad del vuelo.
- f) A la utilización de cuantas ayudas a la navegación en servicio exista en cada zona.

Artículo 16.

Corresponden únicamente al Comandante de aeronave las facultades necesarias para la conducción segura de la misma, con arreglo a los reglamentos de circulación aérea, sin perjuicio de los dispuesto en el artículo 28, párrafo b).

Artículo 17.

Durante la fase de vuelo, el Comandante, como jefe de la expedición aérea, gozará de los siguientes derechos:

- a) Derecho de mando y potestad disciplinaria sobre su tripulación.
- b) Derecho de dar órdenes al pasaje relativas al orden, disciplina e higiene, y a exigir su cumplimiento, especialmente en situaciones de emergencia.

Artículo 18.

Durante la fase de vuelo, el Comandante de la aeronave, como auxiliar y representante del operador, gozará de los mismos derechos concedidos en el Art. 13º.

Artículo 19.

Durante la fase de vuelo, el Comandante de la aeronave, como delegado de la Autoridad del Estado, gozará de los siguientes derechos:

- a) Derecho de aplicar la Ley nacional del país del explotador o en su caso la del país de matrícula de la aeronave, a los miembros de la tripulación.
- b) A exigir la obediencia de los pasajeros a las leyes nacionales del país del explotador, o en su caso a la del país de matrícula de la aeronave.
- c) Como sustituto de los funcionarios del Registro Civil del país del explotador o en su caso del de matrícula de la aeronave, está facultado para dar fe de los nacimientos, matrimonios, defunciones, testamentos y desapariciones, ocurridos a bordo, que serán registrados en el Diario de a Bordo. De tales hechos deberá entregar a los interesados la correspondiente certificación acreditativa, y en todo caso, a la Autoridad del país del explotador o en su caso del de matrícula, así como a las del lugar del primer aterrizaje, si éstas lo exigieran.
- d) Iniciar las diligencias correspondientes para la investigación de los hechos ocurridos a bordo.
- e) De información por parte de sus subordinados de cuantos hechos ocurridos a bordo deba conocer.
- f) A valerse de cuantas atribuciones le confieran los tratados o convenios internacionales, y dentro de los límites en ellos estipulados.

Las funciones aquí señaladas se cumplirán sin perjuicio de las que vengan exigidas como encargado de la dirección aeronáutica, pudiendo en caso de peligro para ésta, delegar su cometido en otros miembros de la tripulación.

En los supuestos en que el Comandante de aeronave se encuentre en peligro de muerte, podrá confiar su última voluntad al que deba sucederle en el mando.

Sección tercera: Derechos en la fase posvuelo.

Artículo 20.

Durante la fase posvuelo, el Comandante de aeronave como encargado de la dirección aeronáutica, gozará de los siguientes derechos:

- a) A la asistencia técnica, en caso de necesidad, de cuantos servicios de este carácter existan en el aeropuerto.
- b) A ser aparcado en zona segura, iluminada y vigilada.

Artículo 21.

Durante la fase posvuelo, el Comandante de la aeronave, como jefe de la expedición aérea, gozará de los siguientes derechos:

- a) De mando sobre la tripulación hasta que finalice la fase posvuelo.
- b) A desembarcar el pasaje al término del viaje, en el lugar idóneo para ello.

- c) De entregar equipaje, carga y correo, finalizado el vuelo, a la persona designada por el explotador, y en defecto de ésta, a la autoridad competente del aeropuerto.
- d) De asistencia técnica por parte de las autoridades competentes para poder complementar el cuadro de derechos y obligaciones, comprendidos en este Estatuto.
- e) A las garantías individuales, penales y procesales reconocidas internacionalmente, en caso de accidente o incidente.
- f) A beneficiarse de cuantos derechos y atribuciones concedan las leyes nacionales locales, y que puedan de algún modo mejorar su situación.
- g) Al descanso y comidas suficientes, antes de ser sometido a interrogatorio, y presencia, durante éste, de un piloto de la asociación local, a ser posible del mismo tipo de avión, y de un intérprete si existen dificultades para un perfecto entendimiento, así como a la presencia de la representación consular a que se refiere el artículo siguiente.
- h) A firmar su declaración sobre el texto redactado en su idioma.
- i) A no ser responsabilizado por el tráfico ilegal aduanero de mercancías prohibidas, del que no tuviera conocimiento.
- j) A ser considerado, dado lo calificado de su función, como un testigo de importancia de cualquier situación creada a bordo de la aeronave, y cuyos efectos tengan, de algún modo, repercusión en la fase posvuelo.

Artículo 22.

En todo país y en toda circunstancia el comandante de la aeronave tiene derecho a dirigirse a:

- a) El Cónsul del Estado del que sea nacional el Comandante.
- b) El Cónsul del Estado del explotador.
- c) El Cónsul del Estado de matrícula de la aeronave.
- d) El Cónsul del Estado al que pertenezca cualquiera de las personas que se encuentren a bordo.

Artículo 23.

En los supuestos de aterrizaje de una aeronave en la que se haya producido sedición a bordo o apoderamiento ilícito, corresponde a la autoridad competente del lugar tomar las medidas adecuadas para restablecer la autoridad del Comandante legítimo; dichas autoridades no deberán adoptar medida alguna sin escuchar, siempre que ello fuere posible, los deseos y opiniones del Comandante de aeronave, teniendo en cuenta en todo caso que la seguridad de los pasajeros y la tripulación deberán condicionar la decisión que haya de tomar aquella autoridad en última instancia.

Artículo 24.

Durante la fase posvuelo el Comandante de la aeronave, como auxiliar y representante del explotador, gozará de los mismos derechos concedidos en el Art. 13º.-

EL COCKPIT DEL AÑO 2000

