

# EL EMPLEADOR EN LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE AERONAVES

*Esther Blanca Angeles Solano*

## I. INTRODUCCIÓN

El tema que motiva este artículo no centra su discusión en el clásico problema de determinar cuál es el régimen jurídico aplicable al personal aeronáutico (el cual ya ha sido superado largamente), sino más bien pretende especificar quién resulta el empleador en los contratos que se suscriben entre empresas nacionales y extranjeras con la finalidad de arrendar o fletar aeronaves, según se suscriba contratos de utilización de aeronaves, básicamente, con el objeto de usar directamente una aeronave o, de satisfacerse de la prestación de una actividad aeronáutica determinada por parte del propietario de la aeronave.

Efectivamente, la propia doctrina especializada en derecho aeronáutico<sup>(1)</sup> ha reconocido que el personal aeronáutico no se encuentra excluido del ámbito del Derecho Laboral sino que también es parte del mismo sin perjuicio de las particulares características que posee derivadas del Derecho Aeronáutico.

---

(1) Así, el doctor Federico Videla Escalada [En: Manual de Derecho Aeronáutico. Editorial Zavalia. Buenos Aires. 1979. pp. 207-208] ha afirmado que: “No parece necesario extremar el argumento para demostrar que **los integrantes del personal aeronáutico que cumplen funciones en relación de dependencia, dentro de una vinculación profesional de empleado a patrón, deben estar sujetas a la vigencia de las reglas [del Derecho Laboral]**”. (el énfasis y el agregado son nuestros). Más claramente, el doctor Juan Lena Paz en su Compendio de Derecho Aeronáutico [Editorial Plus Ultra. Buenos Aires. 1987, p. 181] ha expresado lo siguiente: “(...) **las actividades específicas del personal que nos ocupa deben ser reguladas, no solamente por estrictas normas de Derecho Aeronáutico tendientes a resguardar la seguridad de la aeronavegación, sino también por disposiciones de Derecho Laboral que contemplen las particulares condiciones de riesgo bajo las cuales deben prestarse los respectivos servicios**”. (el énfasis es nuestro)

Dentro de la doctrina nacional, el doctor Julián Palacín ha sostenido lo siguiente:

“El objeto de nuestro estudio será en adelante el conjunto de personas naturales que en virtud de una licencia expedida o convalidada por la autoridad ejecutiva de aeronáutica civil del Perú competente, en este caso la Dirección General de Transporte Aéreo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, están autorizadas para desempeñar la función aeronáutica correspondiente. **Ello puede comprender como bien señala VIDELA ESCALADA a quienes lo hacen en relación de dependencia, y por tal razón, están sujetos también a los preceptos laborales y a quienes no se encuentran en tal posición, como el explotador de aeronaves que conduce su aparato**”<sup>(2)</sup> (el énfasis es nuestro).

No podría ser de otro modo pues, que resulte plenamente aplicable el Derecho del Trabajo a los sujetos participantes en el campo aeronáutico. De este modo, en otros ordenamientos jurídicos inclusive existen disposiciones laborales dentro de la regulación aeronáutica, de forma que, la regulación laboral especial que debe regir a este tipo de trabajadores quede específicamente plasmada. Es el caso de la regulación de la República de El Salvador, Paraguay y España<sup>(3)</sup> entre otros.

Lamentablemente, este no ha sido el caso de nuestro ordenamiento jurídico, en donde las disposiciones legislativas de Derecho Aéreo carecen de cualquier regulación de tipo laboral aplicable a dicho personal, salvo aquella relativa a las formas de acreditación de la profesionalidad requerida para el desempeño de funciones aeronáuticas (licencias, certificados, entre otros).

Siendo ello así, la materia del presente artículo es establecer el criterio determinante para advertir la existencia de una relación de trabajo en los contratos de utilización de aeronaves. Ello, debido a que, las formalidades existentes para dichos

---

(2) PALACÍN FERNÁNDEZ, Julián. *Curso De Post Grado en Derecho Aéreo y Espacial*. Tomo II. CIJEDAE Editores. Lima, 1991, p. 839.

(3) Es el caso de la regulación de la República del El Salvador, la cual mediante el Decreto N° 582, ha previsto regulaciones para las tripulaciones aéreas en materia de tiempo efectivo de trabajo y limitaciones al tiempo de vuelo, parámetros para definir lo que se entiende por periodo de servicio y periodo de descanso, entre otros. En este mismo sentido, Paraguay ha comprendido dentro de su Ley Aeronáutica dispositivos los cuales reconocen y admiten expresamente los principios del Derecho Laboral que afecten el transporte aéreo de servicio internacional y que consideren la situación específica del personal aeronáutico. Precisan-do que en materia de jornadas de trabajo, sin perjuicio de la regulación laboral existente, por razones de seguridad de vuelo y atendiendo al carácter de servicio público de la aeronáutica de transporte comercial, se aplicarán las reglas de la Organización de Aviación Civil Comercial (OACI). Por último, no queremos dejar de mencionar el caso español, el cual igualmente ha permitido la regulación del vínculo entre el explotador aéreo y el personal aeronáutico por el Derecho Laboral a través de la remisión expresa a las disposiciones laborales, reservando únicamente los conflictos de trabajo que afecten a la disciplina de vuelo, a la seguridad de tráfico aéreo o a los intereses de la defensa nacional a disposiciones especiales de otra índole.

contratos, provenientes de las normas sobre la materia o de la voluntad de las partes, han pretendido difuminar y/o encubrir una relación laboral por demás evidente.

Nos referimos, específicamente, a la relación laboral que se suscita entre una empresa arrendataria de una aeronave y los trabajadores desplazados por la empresa arrendadora, con ocasión de la suscripción de un contrato de arrendamiento de aeronave equipada y tripulada; que, bajo equívoco podría ser inadvertida, conforme explicaremos en los puntos siguientes del presente artículo. Igual situación se presentará en los contratos de intercambio de aeronaves suscritos con el objeto de concretar arrendamientos recíprocos con equipamiento y tripulación incluidos.

## II. LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE AERONAVES

Los contratos de utilización de aeronaves<sup>(4)</sup>, dada la creciente necesidad humana de transporte rápido, son empleados en la actualidad con una frecuencia increíble ya que implican el aprovechamiento de aeronaves individualizadas para el transporte aéreo de mercadería, personas o equipaje a cambio de una contraprestación. De este modo, permiten el empleo de aeronaves que serían imposibles de adquirir por los costos exorbitantes que una venta conllevaría. Asimismo, permiten a los transportistas disponer transitoriamente de una cantidad de material de vuelo y, consiguientemente, atender demandas excepcionales.

El doctor Videla Escala ha definido como contratos de utilización de aeronaves *los que tienen por finalidad el aprovechamiento de las mismas, mediante su empleo en una actividad específicamente aeronáutica y dan lugar a que una de las partes, a cambio de una contraprestación, adquiera el derecho al uso del goce de una aeronave o al cumplimiento por la otra parte de una determinada actividad aeronáutica, a realizar en su beneficio con una aeronave.*<sup>(5)</sup>

En esta misma línea, el doctor Lena Paz afirma que: *son contratos de utilización de aeronaves los que, a título oneroso, tienen por finalidad el uso de una*

- 
- (4) Según el doctor RODRÍGUEZ JURADO, Agustín. [En: *Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico*. Tomo I. Ediciones Desalma. Buenos Aires. 1986, p. 190.] dichos contratos surgen como modalidades especiales comprendidas dentro del régimen aeronáutico en virtud del propio hecho técnico que la origina, *el dinamismo, la politicidad, internacionalidad e integralidad*, estas cuatro últimas, características de la materia aeronáutica propiamente. Los caracteres del Derecho Aeronáutico citados se entienden en los siguientes términos: (i) Dinamismo: sujeto al progreso y adaptación de acuerdo a las necesidades humanas; (ii) Politicidad: subordinado a las razones políticas de los Estados; (iii) Internacionalidad: el transporte aéreo es el medio de transporte de carácter internacional por excelencia debido a la rapidez de la comunicación por aire y la naturaleza misma del espacio atmosférico, presupone la supresión de las fronteras y hace necesaria la existencia de una legislación internacional; y, (iv) Integralidad: Contiene materia de Derecho Público y Privado, Interno e Internacional, de manera tal que cualquier sistema que adopte como base para una clasificación, aparece siempre como un doble juego de relaciones, que requiere particular prevención.
- (5) VIDELA ESCALADA, Federico. *Manual de Derecho Aeronáutico*. Editorial Zavalía. Buenos Aires, 1979, p. 312.

*determinada aeronave conforme a su destino, cuya individualización resulta esencial a los fines del cumplimiento de la prestación contemplada en el contrato.*<sup>(6)</sup>

Ahora bien, según doctrina, los contratos comprendidos dentro de la denominación bajo análisis son: los contratos de locación (conocidos en nuestro ordenamiento como de arrendamiento de aeronaves), fletamento y de intercambio de aeronaves. No así, el contrato de transporte o de trabajo aéreo pues, este no tiene por finalidad esencial el aprovechamiento de una aeronave en específico, nota distintiva de los contratos de utilización de aeronaves.<sup>(7)</sup>

Siendo ello así, los tipos de contratos de utilización de aeronaves existentes, a nivel de doctrina, en sus diferentes modalidades son los siguientes<sup>(8)</sup>:

a) Locación a casco desnudo

Los contratos destinados a transferir el uso y goce la aeronave, para que se cumpla con alguna actividad aérea.

b) Locación de la aeronave armada y equipada

Son las convenciones en que la transferencia del uso y goce se complementa con la cesión de contratos accesorios de trabajo celebrados con el personal de vuelo.

c) Went lease o locación mojada

Los contratos en que, además del arrendamiento de la aeronave se convienen mutuo del combustible y los lubricantes necesarios para operar la máquina durante el tiempo convenido, al finalizar el cual, aquella debe ser restituida al locador en las mismas condiciones y con la misma cantidad de elementos accesorios con que fue entregada.

d) Los contratos que implican la contratación de diversos vuelos a cumplir por una aeronave, a cambio de un precio determinado en dinero. La obligación

---

(6) LENA PAZ, Juan. *Compendio de Derecho Aeronáutico*. Editorial Plus Ultra. Buenos Aires. 1987, p. 198.

(7) De hecho, el doctor Videla Escalada hace un análisis de los contratos de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves como tipos de contrato de utilización de aeronaves, distinguiéndolos del contrato de transporte en los mismos términos antes esbozados. Igual tratamiento les otorga el doctor Lena Paz al momento de su estudio quien sostiene que (...) *quedan excluidos del grupo de los contratos de utilización de aeronaves lo que no se refieran específicamente a una aeronave determinada, como ocurre en el contrato de transporte o en el trabajo aéreo, en que las respectivas prestaciones consisten en el traslado de personas o cosas de un lugar a otro y en la realización de un opus predeterminado, como la fumigación de campos o la propaganda aérea. En ambos supuestos, la aeronave solo constituye el medio utilizado para el cumplimiento de la obligación asumida por una de las partes y no representa, en modo alguno, un elemento esencial del contrato.* (...)” (el énfasis es nuestro)

(8) DE FUENTES TÁLICE, Alejandro. *Contratos de fletamento de aeronaves*. XIV Jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico y Espacial. San Carlos de Bariloche. 1990, p. 10. Citando a: VIDELA ESCALADA, Federico. *Tratado de Derecho Aeronáutico*. Tomo III. pp. 102 y 103. Nótese que, el autor entiende que las tres primeras hipótesis caben en el caso de locación, las dos siguientes en el fletamento y las dos últimas en el intercambio.

- asumida por el explotador de la máquina consiste en realizar una obra, el vuelo o vuelos programados (por ejemplo, las agencias de viaje fletan aviones para realizar excursiones turísticas)
- e) Los contratos en que el explotador de una aeronave es contratada por una empresa para realizar por cuenta de ella un trabajo aéreo por el cual esta última percibe el precio correspondiente (por ejemplo, la realización de un relevamiento, un estudio geográfico o de fumigación, siendo que el obligado debe cumplir con una aeronave ajena)
  - f) Los contratos en que se acuerdan obligaciones recíprocas entre dos empresas transportadoras, que se obligan a cederse el uso y goce de sus aeronaves para realizar servicios combinados, en que el transportador prosigue sus vuelos sobre las rutas del otro, hipótesis llamada intercambio de aeronaves, la que se estructura sobre la base de locaciones de aeronaves armadas y equipadas, recíprocamente convenidas.
  - g) Los contratos de intercambio de aeronaves, en que las partes en lugar de arrendarse recíprocamente las aeronaves, optan por celebrar fletamentos recíprocos.

En el ordenamiento jurídico peruano, los contratos de utilización de aeronaves han merecido especial regulación. Efectivamente, el Título Quinto de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú, Ley N° 27621, así como el Título Quinto de su respectivo Reglamento, se pronuncian sobre los tres tipos de contratos de utilización de aeronaves posibles dentro de nuestro ordenamiento, a saber: (i) contrato de arrendamiento de aeronaves, (ii) contrato de fletamento de aeronaves y (iii) contrato de intercambio de aeronaves; cada uno con sus respectivas variantes.

A continuación, daremos una breve descripción doctrinaria y normativa (nacional) de cada uno de los mismos, no obstante ello, consideramos preciso explicar previamente la categoría de explotador aéreo, que será empleada en dicho recuento.

### **El explotador aéreo**

A nivel de doctrina, se conoce como explotador aéreo a quien, teniendo el uso legítimo de una aeronave y el poder de dirección sobre la misma, la utiliza por cuenta y provecho propio a los fines del transporte aéreo.

En este sentido, serán caracteres del explotador aéreo los siguientes: (i) obtener un provecho propio o beneficio, quedando comprendido el transporte gratuito, (ii) tener el uso legítimo de la aeronave, (iii) utilizar la aeronave para el transporte aéreo, (iv) utilización por cuenta propia y, (v) retener el poder de dirección de la aeronave.<sup>(9)</sup>

---

(9) RODRÍGUEZ JURADO, Agustín. Ob. cit., pp. 194 y 195.

Específicamente, dentro de nuestro ordenamiento, el explotador aéreo ha sido definido en el artículo 71 de la Ley de Aeronáutica Civil como *la persona que la utiliza legítimamente por cuenta propia, aún sin fines de lucro, conservando su conducción técnica y dirección de la tripulación*. Adiciona el artículo 72 de la Ley de Aeronáutica Civil que: *el propietario es explotador de la aeronave, salvo cuando se transfiera esa condición por contrato debidamente inscrito en el Registro Público de Aeronaves. La inscripción libera al propietario de las responsabilidades inherentes al explotador*. En iguales términos se ha pronunciado el Reglamento de la Ley (artículos 133 al 135).

Siguiendo a Lena Paz<sup>(10)</sup>, precisamos dos de las principales características anotadas en la definición de explotador aéreo:

- Utilización por cuenta propia: implica, además del uso, el poder de dirección sobre la navegación de la aeronave y sobre la tripulación, por cuyo motivo quedan comprendidos en el concepto de explotador el propietario que la utiliza directamente en su propio beneficio, ya sea con fines lucrativos (por ejemplo, transporte remunerado de personas o cosas) o no lucrativos (turismo, deportes, expediciones científicas, entre otros) ya que, quien utiliza la aeronave, obtiene un beneficio por el solo hecho de usarla; quienes utilicen la aeronave a mérito de un contrato que les transfiera su tenencia, como el locatario, el usufructuario o el comodatario.

Téngase presente, que no podrá ser explotador el fletador de la aeronave puesto que el respectivo contrato solo le confiere los servicios de navegabilidad, ejecutados mediante dependientes del fletante.

- Tenencia legítima de la aeronave: el usuario debe basar la tenencia de la aeronave en un título legítimo, como por ejemplo la propiedad, el arrendamiento, el comodato, el usufructo, entre otro. En este sentido, no podrá ser considerado explotador quien se hubiera apoderado de la aeronave mediante un acto ilícito, aunque la utilice por cuenta propia, respondiendo por los daños que ocasione por el uso sin consentimiento del explotador.

### **Los contratos de utilización de aeronaves en particular**

Entendido así, el término de explotador aéreo, exponemos cada uno de los contratos antes señalados siguiendo la serie de definiciones y aproximaciones

---

(10) LENA PAZ, Juan. Ob. cit., pp. 213 y 214.

efectuadas por los doctores Juan Lena Paz<sup>(11)</sup>, Federico Videla Escalada<sup>(12)</sup>, Agustín Rodríguez Jurado<sup>(13)</sup>, Juan Palacín Fernández<sup>(14)</sup> y De Fuentes Tállice<sup>(15)</sup>:

(i) Contrato de arrendamiento de aeronaves

A nivel de doctrina, este contrato ha sido denominado “locación” sin perjuicio de poseer la misma naturaleza e implicancias que un arrendamiento, al considerarse la relación entre ambos como de especie a género. Por ello, es común encontrar en la doctrina referencia al contrato de locación más no al de arrendamiento. Hecha la aclaración y atendiendo a tres de los principales elementos presentes en la definición, puede entenderse al contrato de arrendamiento de aeronaves como aquel en que una de las partes, el arrendador, se obliga a conceder a la otra, el arrendatario, el uso y goce temporal de una aeronave específicamente determinada con o sin tripulación, a cambio del pago de un precio cierto.

Ahora bien, comoquiera que el uso y goce de la aeronave por parte del arrendatario solo se logra con la detentación de la aeronave, el arrendador tiene la obligación de entregar la aeronave cuyo uso y goce se transfiere, siendo este uno de los efectos principales del contrato de arrendamiento.

Como es lógico, la aeronave entregada para su utilización deberá encontrarse en un buen estado de aeronavegabilidad, siendo el caso que, el arrendatario deberá mantenerla en condiciones durante la vigencia del contrato de arrendamiento para su devolución en las mismas condiciones en que le fuera otorgada.

Lo anterior trae como consecuencia que en este tipo de contrato se transfiera la calidad de explotador de la aeronave del arrendador al arrendatario, siendo el efecto de mayor valor jurídico y que marca la nota para la existencia de un arrendamiento. De modo tal que, sea el arrendatario quien esté facultado legítimamente para conducir técnicamente la aeronave y dirigir a la tripulación.

Así también, comoquiera que el arrendador se desentiende de la gestión técnica y comercial de la aeronave, cuya responsabilidad es asumida por el arrendatario, con todas las consecuencias y en relación con todos los hechos emergentes de la operación de aquella, es necesario que el contrato de se encuentre inscrito en el Registro Aeronáutico.

---

(11) LENA PAZ, JUAN. Ob. cit., pp. 201-213.

(12) VIDELA ESCALADA, Federico. Ob. cit., pp. 304-335.

(13) RODRÍGUEZ JURADO, Agustín. Ob. cit., pp. 195-198.

(14) PALACÍN FERNÁNDEZ, Julián. Ob. cit., pp. 920-974.

(15) DE FUENTES TÁLICE, Alejandro. Ob. cit., pp. 10-17. Precisamos que este autor únicamente trata el contrato de fletamento.

Hacemos especial mención al carácter *intuitu personae* de este contrato en el que dada la transferencia de la calidad de explotador aéreo que opera, es necesaria la conformidad del arrendador para que el arrendatario proceda, de ser el caso, al subarrendamiento o a la cesión del arrendamiento.

Puntualmente, en este contrato el plazo puede determinarse de dos maneras, lo más común es fijarlo en cantidad de viajes o, en distancias a recorrer en las operaciones previstas.

En cuanto a las modalidades de contratos de arrendamiento, podemos aludir a las siguientes:

- Una aeronave desarmada, a casco desnudo, corriendo por cuenta del arrendatario el aprovisionamiento y la contratación de la tripulación.
- Una aeronave armada y tripulada, es decir, el arrendador entrega al arrendatario la aeronave provista de su personal de vuelo. Supone la firma de un contrato de cesión de personal suscrito por el arrendador (y que cuente con pleno consentimiento de sus trabajadores).

En nuestro ordenamiento, los artículos 61 a 66<sup>(16)</sup> de la Ley de Aeronáutica Civil, y 117 a 125<sup>(17)</sup> de su respectivo Reglamento han desarrollado este tipo de contrato en los términos antes anotados.

(ii) Contrato de fletamento

El contrato de fletamento es aquel por el cual una de las partes (fletante), quien conserva su calidad de explotador, se obliga hacia la otra (fletador) a realizar con una aeronave determinada, mediante el pago de un precio (flete), uno o más viajes pre establecidos (fletamento por viajes) o bien, los que indique el fletador dentro del plazo estipulado en el contrato, reservándose el fletante la conducción técnica de la aeronave y la dirección de la tripulación (fletamento a tiempo).

En este sentido, a diferencia del arrendamiento el compromiso del fletante (propietario de la aeronave) recae en la prestación de una actividad, siendo este el objeto del contrato de fletamento y no así el traspaso de la tenencia de la aeronave. Efectivamente, es por ello que tampoco existe una transferencia de la calidad de explotador aéreo, pues la necesidad de contar con las facultades de conducir técnicamente la aeronave y de dirigir a la tripulación persisten en la persona del fletante.

---

(16) Ver artículos 61 al 66 de la **Ley de Aeronáutica Civil, Ley N° 27261**, publicada en el Diario Oficial El Peruano el 10 de mayo de 2000.

(17) Ver artículos 117 al 125 del **Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil, aprobado por Decreto Supremo N° 050-2001-MTC**, publicado en el Diario Oficial *El Peruano* el 5 de mayo de 2002.



Así pues, en este contrato el fletante cumple su obligación básica con la sola puesta a disposición del fletador la capacidad de transporte en la medida contratada, y realizar el viaje o viajes contratados o hacer volar la aeronave durante el término, con los destinos y en la forma convenida.

En la práctica, el fletamento aeronáutico es siempre total, es decir que se realiza con un fletador único, aunque en algunos contratos especiales el fletante se reserva una parte de la capacidad de carga útil de la aeronave, no para ser utilizada por un tercero sino para ser utilizada para sí mismo.

La legislación nacional ha dispuesto esta figura en los términos antes anotados en los artículos 67<sup>(18)</sup> de la Ley de Aeronáutica Civil y, 126-128<sup>(19)</sup> de su respectivo Reglamento.

(iii) Contrato de intercambio de aeronaves

El contrato de intercambio de aeronaves es un contrato complejo en que dos o más explotadores de aeronaves se ceden recíprocamente el derecho de utilizar sus respectivas máquinas en el cumplimiento de las operaciones fijadas de común acuerdo.

De este modo, este tipo de contrato supone la existencia de dos servicios cuyas rutas tienen un punto en común y donde las mismas concluyen o se unen, y a partir de la cual la aeronave de la empresa A, por ejemplo, es utilizada por la empresa B en la ruta concedida o autorizada a esta última y viceversa.

Es preciso señalar que las dos principales características de este contrato son la reciprocidad en la utilización y que esta figura contractual se apoya en locaciones o fletamentos recíprocos. Efectivamente, la operatividad de este contrato se viabiliza mediante la suscripción de contratos de arrendamiento o de locación recíproca.

Esta fórmula se presenta cuando una empresa concesionaria no cuenta con suficientes aeronaves para cumplir los servicios que sus derechos de tráfico señalan. Es decir, se trata de una forma de colaboración entre empresas que son sujetos habituales de dicho tipo de actos, circunstancia real que lleva a considerarlos como los únicos que pueden celebrarlos.

Nuestra legislación ha regulado esta figura en los artículos 69<sup>(20)</sup> de la Ley de Aeronáutica Civil y 129 -131<sup>(21)</sup> de su respectivo Reglamento.

---

(18) Ver artículo 67 de la **Ley de Aeronáutica Civil, Ley N° 27261**, publicada en el Diario Oficial El Peruano el 10 de mayo de 2000.

(19) Ver artículos 126 al 128 del **Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil, aprobado por Decreto Supremo N° 050-2001-MTC**, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 5 de mayo de 2002.

(20) Ver artículo 69 de la **Ley de Aeronáutica Civil, Ley N° 27261**, publicada en el Diario Oficial El Peruano el 10 de mayo de 2000.

(21) Ver artículos 129 al 131 del **Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil, aprobado por Decreto Supremo N° 050-2001-MTC**, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 5 de mayo de 2002.

### III. EL PERSONAL AERONÁUTICO

A continuación, haremos unas precisiones sobre el personal aeronáutico, el cual se encuentra integrado por “(...) quienes ponen su actividad profesional al servicio de la navegación aérea en condiciones razonables de eficiencia, economicidad y seguridad, y que por lo tanto hacen factible la actividad navegatoria específica”.<sup>(22)</sup>

Efectivamente, el doctor Lena Paz afirma que:

“(...) el ejercicio de la conducción aeronáutica requiere del concurso de personas especialmente capacitadas al efecto, no solamente para la conducción de la aeronave, la operación y mantenimiento de los respectivos equipos necesarios para su navegación y el cumplimiento de ciertos servicios administrativos o complementarios que se prestan a bordo (comisarios, azafatas, entre otros), sino también para la atención de las instalaciones en la superficie que aportan a la mencionada actividad una ayuda terrestre (infraestructura)”<sup>(23)</sup>.

#### Tipos de personal aeronáutico

De ahí que, a partir del lugar donde el personal aeronáutico desempeñe sus labores, este se divide en dos: (i) personal aeronavegante o de vuelo, que integra la tripulación de la aeronave y, el (ii) personal no navegante o de tierra, quien cumple desde la superficie tareas de apoyo a la navegación aérea (jefes de aeródromo, controladores de tránsito aéreo, mecánicos de talleres de mantenimiento de aeronaves y sus equipos, entre otros)<sup>(24)</sup>.

Así lo ha esquematizado Lena Paz (entre otros), quien además ha señalado que

“(...) el personal de vuelo o aeronavegante se subdivide a su vez en: a) personal con funciones técnicas directamente vinculadas con la conducción de la aeronave y la seguridad y regularidad de vuelo (comandante, copiloto, navegador, operador de radiocomunicaciones, mecánico de a bordo, entre otros); y, b) personal con funciones auxiliares ajenas al manejo de la aeronave, que pueden tener carácter administrativo (comisarios de a bordo), o bien de atención a los pasajeros (azafatas)”<sup>(25)</sup>.

#### Profesionalidad

Ahora bien, una de las características de este personal es la necesidad de profesionalización, pero no se trata de ningún modo de una cualidad determinante

---

(22) PALACÍN FERNÁNDEZ, Julián. Ob. cit., p. 837. Precisamos que el doctor LENA PAZ, Juan. Ob. cit, p. 180. considera finalmente como personal aeronáutico a quienes cumplen funciones cuya regulación deba necesariamente fundamentarse en la especialidad del Derecho Aeronáutico.

(23) LENA PAZ, JUAN. Ob. cit., p. 179.

(24) LENA PAZ, JUAN. Ob. cit., p. 180.

(25) Idem.

ya que, en otras áreas profesionales también se requiere de especialización. Así, el doctor Julián Palacín Fernández concluye que:

“Considero al respecto que la profesionalidad es fundamental para el desempeño de la función aeronáutica, y en tal sentido coincido con la opinión de Lena Paz en atención a que la interrelación del mundo actual exige una especialización permanente en todas las áreas del conocimiento máxime en un sector como el aéreo se requiere de auténticos profesionales al servicio de una actividad como la navegación aérea que se ha convertido en un factor fundamental en la vida de los pueblos. Esta profesionalidad que consideramos que califica al personal a través de la licencia y habilitación correspondiente”<sup>(26)</sup>.

Este criterio de profesionalidad del personal aeronáutico también ha sido corroborado por nuestra Ley de Aeronáutica Civil al contemplar en su artículo 73 al establecer la obligación de que dicho personal, sea de vuelo o de superficie, posea títulos profesionales, certificados de aptitud o licencias aeronáuticas expedidas o convalidadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Es más, el artículo 136 del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil ha definido al personal aeronáutico en términos de profesionalidad. Así, el referido dispositivo legal señala lo siguiente:

#### Artículo 136

El personal aeronáutico es toda aquella persona que realiza funciones profesionales o técnicas especializadas vinculadas a la aeronáutica civil y que cuentan con los títulos profesionales, licencias aeronáuticas o certificados de aptitud expedidos o convalidados por la DGAC.

Como señalamos en la parte introductoria el régimen jurídico al cual se encuentran sometidos los miembros del personal aeronáutico es tanto propia del Derecho Aeronáutico como del Derecho Laboral y, no cabe duda al respecto.

#### **IV. EL EMPLEADOR EN LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE AERONAVES**

En nuestro ordenamiento se entiende que la presencia de una relación de trabajo se define sobre la base de la existencia de tres elementos, a saber: (i) prestación personal de servicios, (ii) remuneración a cambio de la puesta a disposición y (ii) el rasgo tipificante de este tipo de relación (laboral): la subordinación.

Efectivamente, según el artículo 4 del Texto Único Ordenado de la Ley de Productividad y Competitividad Laboral, Ley N° 728, aprobado por Decreto Supremo N° 003-97-TR (en adelante, LPCL), ha dispuesto que: “(...) en toda prestación

---

(26) PALACÍN FERNÁNDEZ, JULIÁN. Ob. cit., p. 838.

personal de servicios remunerados y subordinados, se presume la existencia de un contrato de trabajo a plazo indeterminado”.

Siguiendo al doctor Neves Mujica<sup>(27)</sup>, consideramos como elementos de la relación jurídica laboral aeronáutica los siguientes:

(i) La prestación personal de servicios

Refiere a que la actividad cuya utilización es objeto del contrato de trabajo, es la específica de un trabajador determinado. De aquí deriva, que el trabajador es siempre una persona natural, a diferencia del empleador, quien puede ser una persona natural o una persona jurídica. Y, también se diferencia de los contratos civiles en los cuales la persona que se obliga al cumplimiento de una determinada prestación puede tratarse de una persona natural o una persona jurídica.

Puntualmente, este requisito deriva en que sea una persona concreta la que se encarga de ejecutar la prestación comprometida, sin asistirse por dependientes a su cargo, ni –menos aún- transferirla en todo o en parte a un tercero. De este modo, lo establece el artículo 5 de la LPCL en que solo se admite que excepcionalmente, en determinados supuestos, se cuente con la colaboración de familiares directos dependientes.

(ii) La remuneración a cambio de la puesta a disposición

Se considera remuneración al íntegro de lo que percibe el trabajador recibe por sus servicios, en dinero o en especie, siempre que sea de su libre disposición, de acuerdo a lo previsto en el artículo 6 de la LPCL. Resáltese que si bien es contraprestativo el pago, basta la mera disposición para adquirir el derecho a la percepción de remuneración. Téngase, igualmente presente que el pago puede ser tanto en especie como en dinero.

(iii) La subordinación

Ha sido entendida como el rasgo tipificante de la existencia de una relación de naturaleza laboral y consiste en el vínculo jurídico entre el deudor y el acreedor de trabajo, en virtud del cual el primero le ofrece su actividad al segundo y le confiere el poder de conducirla. Así pues, hace alusión a sujeción, de un lado, y dirección, del otro, siendo ambos los dos aspectos centrales y propios del contrato de trabajo, de acuerdo a lo definido en el artículo 4 de la LPCL.

De acuerdo, al artículo 9 de la LPCL este poder de dirección comprende las facultades del empleador de dirigir (impartir instrucciones específicas o generales), fiscalizar (verificar el cumplimiento adecuado de las instrucciones que

---

(27) NEVES MUJICA, Javier. *Introducción al Derecho Laboral. Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Colección Textos Universitarios*. Lima, 2007, pp. 29-35.

le son impartidas al trabajador) y sancionar al trabajador (en caso de inobservancia de las instrucciones imputable al trabajador, el empleador podrá sancionarlo), siempre dentro del marco de razonabilidad que enmarca la propia prestación del trabajador y el pleno goce de sus derechos fundamentales.

Adicionalmente, queremos manifestar que son elementos que coadyuvan a determinar la existencia de subordinación, reconocidos por la doctrina en general, la organización de los servicios que deben ser brindados por el empleador, a exclusividad a favor del acreedor del servicio, la continuidad o no en la prestación del servicio, el control por el contratante del tiempo, lugar y forma en que se prestan los servicios, el sometimiento a un horario de trabajo, la posibilidad de que la persona que se beneficia por los servicios puede adoptar medidas disciplinarias contra quien las presta.

Como es evidente, nuestro ordenamiento no ha procedido a definir el vínculo jurídico laboral sobre la base de la determinación específica de los sujetos integrantes de la misma. No obstante ello, en principio, será empleador, en una relación laboral dentro del ámbito aeronáutico, quien ejerza el poder de dirección (en sus tres facultades) sobre una persona natural que desarrolle sus servicios de forma subordinada y remunerada.

### **¿Es el explotador aéreo el empleador en la relación jurídica aeronáutica?**

No obstante ello, a nivel aeronáutico, como hemos señalado precedentemente, se ha entendido que el explotador aéreo es quien cuenta con la facultad de dirigir a la tripulación. En este sentido, nos preguntamos ¿es el explotador aéreo verdaderamente el empleador? ¿la facultad de dirección que le confiere la Ley de Aeronáutica Civil al explotador aéreo sobre la tripulación equivale a la subordinación conceptualizada en términos laborales? ¿cuenta efectivamente el explotador aéreo con la posibilidad de ejercer las facultades de dirección, fiscalización y sanción antes descritas sobre la tripulación?

Nosotros proponemos que, efectivamente, el explotador aéreo en los contratos de utilización de aeronaves es siempre el empleador dentro de la relación jurídica laboral aeronáutica con la tripulación.

Sin embargo, a primera vista surge el siguiente problema práctico. Salvo que el comandante de aeronave sea el propio explotador aéreo (empleador) no podrá concebirse a este último como empleador. Pues, como se sabe, es el comandante de vuelo quien asume las facultades de un “empleador” frente a la tripulación durante el vuelo.

Nos explicamos, las aeronaves deben tener determinadas para sí una máxima entidad en la aeronave durante el vuelo que, es a quien se denomina el comandante de aeronave.

Efectivamente, el artículo 74<sup>(28)</sup> de la Ley de Aeronáutica Civil señala como atribuciones del comandante de aeronave muchas funciones propias de un empleador, por lo que hay quienes han afirmado que el comandante de aeronave no goza de una “subordinación jurídica completa”, suscitando situaciones en las cuales un tercero distinto al explotador podría ser el empleador.

De hecho, el doctor Federico Videla Escalada ha afirmado que:

“(…) la subordinación jurídica del comandante no es completa y que, por consiguiente, el comandante conserva su intacto poder de decisión y que inclusive puede contrariar las explotaciones del explotador cuando se refiere a la realización del vuelo, ya que está facultado para no volar aunque aquel se lo ordene si considera que existen riesgos que comprometen la seguridad de la operación”<sup>(29)</sup>.

---

(28) Artículo 74 de la Ley de Aeronáutica Civil, Ley No. 27261, publicada en el Diario Oficial El Peruano el 10 de mayo de 2000.

74.1 Toda aeronave debe tener a bordo un piloto habilitado para conducirla, investido de las funciones de comandante. Su designación corresponde al explotador, de quien será su representante. Cuando no exista persona específicamente designada, se presumirá que el piloto al mando es el comandante de la aeronave. La reglamentación establecerá los requisitos y formalidades para desempeñarse en el cargo.

74.2 La competencia del comandante de la aeronave se ejerce, especialmente, en lo siguiente:

a) Como única y máxima autoridad a bordo, será responsable de la conducción y seguridad de la aeronave y su tripulación, de los pasajeros y equipaje, de la carga y del correo, desde que se haga cargo de la aeronave para emprender el vuelo, aunque no ejerza la función propia del piloto al mando. La responsabilidad del comandante cesa cuando finaliza el vuelo y hace entrega de la aeronave a la autoridad competente o al explotador o su representante;

b) Tiene poder de dirección sobre la tripulación y de autoridad sobre los pasajeros;

c) Debe velar por la seguridad de los pasajeros, así como del equipaje, carga y correo. Asimismo, puede rehusar o condicionar el transporte de pasajeros por razones debidamente justificadas;

d) Tiene la obligación de asegurarse, antes de la partida, de que las condiciones operativas de la aeronave garanticen la seguridad del vuelo a realizar, pudiendo disponer su suspensión, bajo responsabilidad;

e) No puede ausentarse de la aeronave sin tomar las medidas necesarias para garantizar su seguridad. En caso de peligro, está obligado a permanecer en su puesto hasta tomar las medidas necesarias para salvar a los pasajeros, la tripulación y los bienes que se encuentren a bordo, así como para evitar daños en la superficie;

f) En caso de muerte de un pasajero o miembro de tripulación, debe adoptar las medidas de seguridad a fin de resguardar los efectos personales que pertenezcan al fallecido, entregándolos bajo inventario a la autoridad competente en la primera escala. Si dicha escala fuese realizada en el exterior del país, el hecho será puesto en conocimiento del cónsul peruano;

g) Registra en los libros correspondientes, los nacimientos y defunciones ocurridos a bordo, debiendo remitir copia autenticada del registro a la autoridad competente del Perú, cuando corresponda, a la del Estado de matrícula de la aeronave. Igual procedimiento deberá adoptar con relación a los matrimonios y testamentos celebrados y otorgados in extremis a bordo;

h) Está obligado a reportar en el informe técnico de vuelo todas las discrepancias relativas al funcionamiento de la aeronave, sus sistemas, componentes e instrumentos, así como los hechos relevantes que observe o sucedan durante el vuelo;

i) Tiene derecho, aun sin mandato especial y cuando las circunstancias lo exijan, a efectuar las compras y gastos necesarios para llevar a cabo el viaje y para salvaguardar a los pasajeros, equipajes, carga y correo transportados, y

j) Tiene el derecho de arrojar durante el vuelo, si lo considera indispensable, las mercancías o equipajes transportados, a fin de asegurar la aeronave

(29) VIDELA ESCALADA, Federico. Ob. cit., p. 224.

En principio, enfatizamos en que el comandante de aeronave es pues, un mero trabajador designado por el explotador aéreo que si bien es jerárquicamente superior a la tripulación dentro de la aeronave en vuelo, frente al explotador es un trabajador más, igualmente integrante del personal aeronáutico bajo su cargo.

Así, el doctor Videla Escalada ha señalado que:

“(…) la noción de personal aeronavegante es sencilla, ya que comprende a todas las personas que cumplen funciones a bordo de una aeronave, o sea las embarcadas en ella para atenderla, bajo las **órdenes del comandante, quien naturalmente, también lo integra**”<sup>(30)</sup>. (el énfasis es nuestro)

Ahora, si bien es cierto que, como afirma el doctor Videla, el comandante de la aeronave tiene poderes privados y públicos<sup>(31)</sup> en el desempeño de sus funciones, muchos de los cuales suponen independencia técnica; no creemos que su subordinación jurídica a la figura del explotador aéreo no sea plena pues, todas las actividades del comandante de la aeronave se enmarcan dentro del “círculo rector y organizativo del empresario”, como lo ha señalado el doctor Blancas Bustamante, al hacer referencia a los nuevos criterios determinantes de la existencia de subordinación. En efecto, dicho autor se pronuncia en los siguientes términos:

“La idea, por lo tanto, de que el trabajador se encuentra subordinado porque debe realizar la prestación del servicio a que se ha obligado acatando las reglas, instrucciones u órdenes del empleador se encuentra sólidamente establecida, pero, con la evolución de las formas productivas y la organización empresarial, se ha flexibilizado. Así se ha llegado a un concepto más amplio, según el cual, para que aquella exista, basta que el trabajador labore dentro del “círculo rector y organizativo del empresario”, aunque en su labor cotidiana goce de un elevado grado de independencia técnica, como ocurre con quienes prestan labores intelectuales o profesionales. **El elemento decisivo en la noción de subordinación es, por consiguiente, el hecho de que el trabajador pone su fuerza de trabajo a disposición del empleador, independientemente de la mayor o menor subordinación técnica o del grado de fiscalización a que esté sometido en el desempeño de sus labores, situación esta que se verifica plenamente cuando el primero realiza su trabajo dentro del marco de la organización empresarial de la que es titular el segundo, lo cual, precisamente por ello, permite distinguir en última instancia el trabajo subordinado del trabajo autónomo o por cuenta propia**” .<sup>(32)</sup> (el énfasis es nuestro)

---

(30) VIDELA ESCALADA, Federico. Ob. cit., p. 211.

(31) Los poderes públicos del comandante de aeronave resultarán únicamente un límite razonable a la subordinación a la cual está sujeto frente a su empleador, el explotador aéreo.

(32) BLANCAS BUSTAMANTE, Carlos. *Derechos fundamentales de la persona y relación de trabajo*. Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú. 2007, p. 98.

Por ello, en la práctica no resultará determinante que el comandante de aeronave se encuentre subordinado técnicamente al explotador aéreo para determinar la subordinación jurídica existente en dicho vínculo, pues basta que se encuentre dentro del círculo rector y organizativo del explotador, a pesar de gozar de su independencia técnica.

En este sentido, no deja de ser empleador el explotador aéreo por no proceder al ejercicio directo de las facultades de dirección, fiscalización y sanción sobre la tripulación sino a través de un tercero dependiente como es el comandante de vuelo ya que, finalmente, la asunción del riesgo generado tanto para pérdidas como beneficios que el desarrollo de la actividad aeronáutica conlleve serán propios del explotador aéreo que contrató la tripulación y, no de esta propiamente.

Así, el doctor Rodríguez ha señalado que: “es evidente que el carácter de explotador implica tener por sí o por medio de dependientes la dirección de la aeronave, la facultad de disponer sobre la forma de su ejercicio, y, en su caso, de impartir directivas a la tripulación, siempre que la utilización se efectúe por cuenta propia”<sup>(33)</sup>.

En materia laboral, doctor Elmer Arce, a partir del criterio referido al “ámbito de organización de un empresario”, posibilita concluir en idéntico tenor, debido a que:

“El trabajador ha de prestar el servicio a otro, a un empresario, y es este último el que debe asumir el riesgo de la actividad empresarial. El éxito o fracaso económico de la empresa, no enerva al empresario de sus obligaciones laborales. Así, cumplida la prestación del trabajador, el salario se encuentra garantizado, sea cual fuere el resultado de la actividad dirigida por el empresario”<sup>(34)</sup>.

A idéntica conclusión arribamos si aplicamos el criterio de ajenidad, en los términos explicados por los doctores Oscar Emida y Oscar Hernández.

“En el contrato de trabajo, el trabajador presta sus servicios por cuenta del patrono, es decir, por cuenta ajena. Forma parte de la esencia del contrato de trabajo la convención, asumida aún antes de que el trabajador, preste sus servicios personales, de que el producto de lo mismo nace ya de propiedad del patrono, quien, además, asume los riesgos del trabajo.

(...)

En efecto, solo si el trabajador, al acordar la puesta a disposición del empleador enajenaba los futuros frutos de su trabajo independientemente de la remuneración y otros beneficios laborales con total prescindencia de los riesgos

---

(33) RODRÍGUEZ JURADO, Agustín. Ob. cit., p. 195.

(34) ARCE ORTIZ, Elmer. *Derecho Individual del Trabajo en el Perú. Desafíos y deficiencias*. Palestra Editores. Lima, 2008, p. 82.



de la empresa, se justificaba que aquel no fuera socio. Si la riqueza se produce por la conjunción de capital y trabajo, la única justificación ético jurídica para que el trabajador no tenga su parte en las ganancias, es que tampoco las tenga en las pérdidas. Y esto se alcanza por la asunción total de los riesgos por el empleador, es decir, por la ajenidad<sup>(35)</sup>.

Así, creemos que es cierto lo afirmado por Lena Paz y, por cierto, se concide con los términos laborales antes expuestos pues, solo de la pronta determinación de quién es el explotador aéreo, podría establecerse quién asume las responsabilidades frente a cualquier eventualidad en su calidad de propietario de los bienes y, extensivamente, aquella de implicancia laboral que surja para la tripulación que esté subordinada.

Efectivamente, el doctor Lena Paz señala que:

“(…) la utilización de aeronaves por quienes no son sus propietarios, con las distintas modalidades que puede asumir en la práctica, impone la necesidad de determinar quién será el responsable de las obligaciones que resulten de tal utilización, como ocurrirá por ejemplo en el supuesto de daños causados a terceros en la superficie, que son totalmente ajenos al contrato celebrado entre el cedente y el cesionario del uso de la aeronave<sup>(36)</sup>.”

Ya aclarada la situación de subordinación del comandante de aeronave frente al explotador aéreo y, la calidad de empleador del explotador aéreo bajo criterios de ajenidad y “ámbito de organización del empresario”, consideramos preciso señalar que admitir lo contrario traería una serie de problemas.

De hecho, afirmar que el comandante de aeronave no se encuentra subordinado al explotador aéreo dada las facultades independientes que posee con ocasión de la tecnicidad de su profesión, generaría que en los casos donde se suscriban contratos de arrendamiento de aeronaves equipados y tripulados, el empleador del personal aeronáutico termine siendo el arrendador y, no así quien ocupa la calidad de explotador aéreo, es decir, el arrendatario.

Nos referimos al supuesto en el cual la empresa A con ocasión de un contrato de arrendamiento de aeronave equipada y tripulada celebrado con B, como es lógico, le cede sus trabajadores (previo consentimiento de estos). En este sentido, comoquiera que la tripulación sujeta a cesión era parte de la empresa A, podría cometerse el equívoco de pensar que el personal desplazado al mando del comandante de aeronave de A, continúa bajo relación de dependencia de A. Ello debido a que,

---

(35) ERMIDA URIARTE, Oscar y; HERNÁNDEZ ÁLVAREZ, Oscar. “Crítica de la subordinación”. En: *De-recho del Trabajo. Revista Mensual de Jurisprudencia, doctrina y legislación*. Año LXIII. Número VIII. La Ley. Buenos Aires, 2003, p. 1178.

(36) LENA PAZ, Juan. Ob. cit., p. 213.

finalmente el comandante de aeronave de A será quien dirija a la tripulación para la prestación del servicio, si bien ello, dentro de la esfera de B.

No por nada asombra al doctor Rodríguez Jurado que “con respecto a la tripulación se presenta el caso curioso de que sin dejar de mantener su relación de dependencia específicamente laboral con el locador, es el locatario quien imparte las instrucciones relativas a la realización de los vuelos, en tanto y en cuanto ello no escape de las facultades que le confiere el contrato y no interfiera con el aspecto público de las funciones del comandante”<sup>(37)</sup>.

No cabe pues, supuesto de caso curioso alguno pues, la regulación es clara al concebir que la calidad de explotador aéreo es transferida del arrendador al arrendatario en los casos en que se pacta un contrato de arrendamiento de aeronave tripulada y equipada, implicando la cesión de los trabajadores previo consentimiento expreso de los mismos a su mando, con la consiguiente calidad de empleador al determinar el traspaso de la facultad de dirección de la tripulación.

Así, aunque en nuestra normativa aeronáutica no se haya hecho especial mención a la necesidad de un acuerdo de cesión de personal al momento de suscribir un contrato de arrendamiento de aeronave (tripulada y equipada) es preciso ello, conforme lo afirma el doctor Lena Paz, quien señala que:

“La locación puede recaer sobre: (...) una aeronave armada y tripulada, quedando la tripulación bajo la dependencia del locatario. En esta última hipótesis es menester el previo consentimiento de los tripulantes para la cesión del locatario de los respectivos contratos de trabajo, ya que al cesión implica una importante modificación de la relación laboral y, por otra parte, nuestro derecho no admite la cesión convencional de obligaciones de acuerdo al acreedor”<sup>(38)</sup>.

En la misma línea de lo que venimos afirmando, cuando en el punto (9) de la letra (b) del artículo 2 de las Regulaciones Aeronáuticas del Perú N° 61<sup>(39)</sup>, se advierten dos modalidades de contratación de personal aeronáutico, a saber, la directa y la indirecta, creemos que las mismas basan su distinto carácter en si surgen de un contrato de trabajo o en una cesión de personal, conforme exponemos a continuación:

- (i) la contratación directa, cuando el personal es contratado, valga la redundancia, directamente por el explotador aéreo nacional mediante un contrato de

---

(37) RODRÍGUEZ JURADO, Agustín. Ob. cit., p. 197.

(38) LENA PAZ, Juan. Ob. cit., p. 202.

(39) **Punto (9) de la letra (b) del artículo 2 de las Regulaciones Aeronáuticas del Perú N° 61.**

“(b) Los requisitos para obtener la autorización son los siguientes:

(...) (9) Formato de notificación del contrato celebrado con el explotador aéreo nacional cuando el personal extranjero sea contratado directamente por dicho explotador o en el caso que el personal sea obtenido por contratación indirecta, copia simple del acuerdo, convenio o contrato celebrado con el explotador aéreo extranjero que acredite que el vínculo laboral del personal es mantenido con dicho explotador y que el personal no percibe renta de fuente peruana. (...)”

trabajo y, por lo tanto, existe un vínculo laboral con un empleador nacional, el cual se circunscribe en el marco de la normativa laboral nacional y,

- (ii) la contratación indirecta, cuando el personal es contratado por el explotador aéreo nacional pero, a través de la cesión de personal de la empresa extranjera por lo que, existen igualmente obligaciones laborales al amparo de la normativa nacional al respecto que deban ser cumplidas por el explotador aéreo nacional.

De todo lo expuesto, es claro que el explotador aéreo siempre reviste la calidad de empleador al detentar la dirección de la tripulación, inclusive en los contratos de utilización de aeronaves donde medie traspaso de dicha calidad, no cabe duda que los empleadores para cada una de dichas modalidades contractuales registradas bajo el criterio antes anotado serán los siguientes:

- Contrato de fletamento

El empleador claramente será el fletante quien conserva la calidad de explotador aéreo en tanto únicamente se compromete a la prestación de una actividad aeronáutica, considerándose que finalmente, solo presta un servicio con su propio personal.

- Contrato de arrendamiento de aeronaves (sin equipamiento ni tripulación):

El empleador, sin lugar a dudas, será la empresa de aeronaves arrendataria pues, el personal será propio. No existirá conflicto, solo se arrienda la aeronave.

- Contrato de arrendamiento de aeronaves (equipada y tripulada):

Conforme hemos delineado en los párrafos precedentes, el empleador será la empresa arrendataria, por ser quien en su calidad de explotador aéreo subordina laboralmente hablando al personal aeronáutico cedido por la empresa arrendadora.

- Contrato de intercambio de aeronaves basado en arrendamientos recíprocos

El empleador dependerá de si los arrendamientos son de aeronaves (equipadas o tripuladas), conforme explicamos puntos arriba.

- Contrato de intercambio de aeronaves basado en fletamentos recíprocos

El empleador será siempre el fletante, conforme explicamos en párrafos precedentes.

## V. CONCLUSIONES

De todo lo expuesto queda claro que:

1. La figura del explotador aéreo tiene a su cargo el ejercicio de la dirección de la tripulación, determinando ello, bajo los criterios de “ajenidad” y de “ámbito

de organización del empresario”, la existencia de subordinación entre la persona del explotador aéreo y quienes realizan prestaciones en relación de dependencia a su favor. En este sentido, las facultades de dirección, fiscalización y sanción, que son de cargo del explotador aéreo, son desempeñadas directamente por el comandante de la aeronave que él designa y que, se encuentra subordinado a su persona.

2. En los contratos de utilización de aeronaves, como es el caso del arrendamiento de aeronaves tripuladas y equipadas en modalidad simple o bajo un contrato de intercambio de aeronaves, la transferencia de la calidad de explotador aéreo determina igualmente la existencia de una relación de dependencia entre la persona del explotador aéreo y quienes realizan prestaciones en relación de dependencia a su favor.
3. Finalmente, es preciso que, a pesar de la omisión legislativa, el traspaso de personal con ocasión de la celebración de arrendamientos de aeronaves tripuladas y equipadas suponga la firma previa de acuerdos de cesión de personal, quedando por sentado el consentimiento pleno del personal que va a ser cedido. De tal forma que, la calidad de explotador aéreo pueda coincidir con la calidad de empleador conforme a los términos anotados.