

LEY N° 15256

Aplicando disposiciones legales y técnicas al trabajo de las tripulaciones de las aeronaves civiles comerciales, destinadas al transporte de pasajeros, y en general toda actividad de vuelo.

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA.

POR CUANTO:

El Congreso ha dado la ley siguiente:

EL CONGRESO DE LA REPUBLICA PERUANA.

Ha dado la ley siguiente:

ARTICULO 1° — Las disposiciones de esta ley se aplicarán al trabajo de las tripulaciones de las aeronaves civiles comerciales que ostenten matrícula peruana destinadas al transporte de pasajeros, correo y carga, aerofumigación y, en general, toda actividad de vuelo que se realice por remuneración; y son irrenunciables por empleadores y tripulantes.

ARTICULO 2° — En los términos de esta ley y disposiciones legales y técnicas conducentes, se considerarán como tripulantes de una aeronave, a los siguientes dependientes:

Técnicos:

- a) Piloto al mando (comandante o capitán);
- b) Copiloto;
- c) Navegante;
- d) Mecánico de a bordo o ingeniero de vuelo; y,
- e) Radio operador de a bordo.

Auxiliares o Asistentes:

Sobrecargos y Aeromozas.

ARTICULO 3°— El piloto al mando de una aeronave es responsable de la conducción y seguridad de la misma durante todo el tiempo de vuelo, desde el despegue hasta el aterrizaje, así como la dirección, el cuidado, el orden y la seguridad de la tripulación, de los pasajeros y de sus equipajes y de la carga y el correo que aquella transporte.

ARTICULO 4° — Los tripulantes técnicos y auxiliares a que se refiere el artículo segundo, deberán ser de nacionalidad peruana.

En la contratación de pilotos se observarán las siguientes prioridades:

1) De los pilotos peruanos por nacimiento; y,

2) De los pilotos peruanos por nacionalización.

La Dirección General de Aeronáutica Civil sólo podrá autorizar la contratación de personal extranjero por el plazo de un año siempre que acredite de manera fehaciente que no existe piloto peruano habilitado para el tipo de aeronave en el que debe prestarse el servicio, adecuándose en todo caso esta autorización a lo dispuesto por los artículos 69°, 72° y 73° del Reglamento de Aeronáutica Civil del Perú, de 26 de Diciembre de 1963.

ARTICULO 5° — Los convenios colectivos de trabajo de los tripulantes de aeronaves de matrícula peruana, se regirán por las leyes peruanas independientemente del lugar al que vayan a prestar los servicios.

ARTICULO 6° — La jornada de trabajo se limitará por mes calendario y comprende la suma de todos los servicios efectuados por el tripulante durante dicho lapso, hasta un límite de ciento ochenta horas.

ARTICULO 7° — La jornada de vuelo se limitará por mes calendario y comprende la suma total del tiempo efectivo de vuelo, o sea, el servicio efectuado por un tripulante en labores de vuelo durante dicho lapso, debiendo fijarse en los convenios de trabajo que se celebren tomando en cuenta para ello las características del equipo que se utilice y con límite de tiempo que no excederá de ochenta horas para aviones sin cabina presurizada, de noventa horas para aviones

con cabina presurizada y de ciento diez horas para aviones con tripulación de tres o más pilotos.

Para los efectos de este artículo, "tiempo efectivo de vuelo" es el lapso comprendido desde que una aeronave comienza a moverse bajo su propio impulso para tomar posición de despegue, hasta que termina el vuelo.

ARTICULO 8° — Las limitaciones del tiempo efectivo de vuelo que en resguardo de la seguridad deberán observar las tripulaciones aéreas, serán las siguientes:

En Aeronaves con Tripulación de uno o dos Pilotos.

a) Los pilotos no volarán más de ocho horas de tiempo de vuelo continuo o acumulado en cualquier período de veinticuatro horas consecutivas.

En los casos excepcionales en que el piloto haya volado más de ocho horas durante veinticuatro horas consecutivas, disfrutará de dieciocho horas por lo menos, de descanso antes de ser designado para otro servicio; y,

b) Con sujeción a la limitación de tiempo de vuelo diario antes especificado, los tiempos máximo de tiempo acumulativo, semanal, mensual y anual, serán los siguientes:

Para aviones sin cabina presurizada y en vuelo de Cordillera: en cada seis días consecutivos, treinta y cuatro horas; en cada treinta días consecutivos, noventa horas; y en cada trescientos sesenta y cinco días consecutivos, novecientos cincuenta horas.

Para aviones con cabina presurizada: en cada seis días consecuti-

vos, treinticuatro horas; en cada treinta días consecutivos, cien horas; y en cada trescientos sesenta y cinco días consecutivos, un mil horas.

Período de servicios: no se asignará a los tripulantes más de trece horas de tiempo continuo o acumulado de servicios en cualquier período de veinticuatro horas consecutivas.

En Aeronaves con Tripulación de tres o más Pilotos.

a) Las tripulaciones compuestas por tres o más pilotos deben necesariamente por lo menos dos de ellos estar habilitados como pilotos para el tipo de aeronave en que han de prestar servicio;

b) Los pilotos no volarán más de doce horas de tiempo de vuelo consecutivo o acumulado en cualquier período de veinticuatro horas consecutivas, de las cuales no deberán exceder de ocho horas en cabina de piloto al mando; en este caso deberán disponer de elementos para poder tomar descanso horizontal; y,

c) Con sujeción a las limitaciones del tiempo de vuelo diario antes especificado, los tiempos máximos de vuelo acumulativo, semanal, mensual y anual, serán los siguientes:

En cada siete días consecutivos, cuarenticinco horas; treinta días consecutivos, ciento veinte horas; y en cada trescientos sesenta y cinco días consecutivos, un mil horas.

Período de servicio: no se asignará a los pilotos más de dieciocho horas de tiempo continuo acumulado de servicios en cualquier pe-

ríodo de veinticuatro horas consecutivas. Se observará la misma regla con los demás miembros de la tripulación de vuelo.

Períodos de descanso: después de ocho horas de tiempo de vuelo, durante las mismas o en todo caso al final del período de servicio máximo, se concederá a los tripulantes un período de descanso consecutivo de duración igual al doble del tiempo de vuelo, el que no podrá ser menor de ocho horas consecutivas.

En todo caso se concederá a los tripulantes un período de descanso continuo de veinticuatro horas en cada período de seis días consecutivos.

Si una gira de trabajo tuviera una duración de seis o más días, el período de descanso libre de todo servicio garantizado al tripulante, debe ser no menor de la mitad de los días de trabajo continuo desde el último día de descanso del tripulante.

Anualmente los tripulantes de vuelo disfrutarán de treinta días de vacaciones, no acumulables, con goce de sueldo íntegro. De este beneficio podrán disfrutar semestralmente en forma proporcional, y se aumentará en un día por cada año de servicio prestado en forma consecutiva a un mismo empleador a partir del quinto año, sin que exceda de cuarenticinco días del calendario de un año de servicios.

En los casos de compañías que tengan que prestar servicios desde puntos fuera de su base de origen, estarán autorizados a excederse en el período de tiempo de vuelo consecutivo o acumulado por siete

días hasta un máximo de cuarenta horas, siempre que no excedan al tiempo de vuelo especificado para treinta días.

Vuelos de Fumigación: en cada seis días consecutivos, treinta horas; en cada treinta días consecutivos, noventa horas; y en cada trescientos sesenta y cinco días consecutivos, novecientas horas.

ARTICULO 9º — Para los efectos de la presente ley la jornada de la tripulación se contará dentro del territorio nacional, de las cero siete horas (07.h) a las diecinueve horas (19.h), siempre que se cumpla en la base de residencia; fuera de estas horas, la jornada será nocturna y la mixta comprenderá período de tiempo de ambas jornadas, siempre que estos períodos no incluyan más de tres horas y media de la nocturna.

ARTICULO 10º — El tiempo efectivo de vuelo de las tripulaciones no excederá de ocho horas en la jornada diurna, de siete en la nocturna y de siete y media en la mixta, salvo que se les conceda un período de descanso horizontal antes de cumplir o al cumplir dicha jornada, igual al tiempo volado. El tiempo excedente al señalado se considerará como tiempo extraordinario de trabajo.

ARTICULO 11º — Las jornadas de trabajo de los miembros de las tripulaciones se sujetarán a las necesidades del servicio y podrán principiar en cualquier hora del día o de la noche; de acuerdo a las normas que convengan los empleados y sus tripulaciones en los respectivos pactos colectivos de trabajo.

ARTICULO 12º — Las horas de trabajo deberán distribuirse de tal manera que no excedan de cuarenta horas a la semana en jornada diurna, de treintisiete en jornada mixta y de treinticuatro en jornada nocturna.

ARTICULO 13º — Cuando las necesidades del servicio o las características de las rutas en operación lo requieran, el tiempo total de servicio de los miembros de una tripulación aérea será asignado en forma proporcional durante la jornada correspondiente.

ARTICULO 14º — En la remuneración de trabajo en horas extraordinarias, el valor de la hora extraordinaria, se obtendrá dividiendo el haber mensual que corresponda al tripulante entre la jornada mensual de trabajo; de igual manera se procederá para obtener el valor de la hora extraordinaria de vuelo, o sea dividiendo el haber mensual entre la jornada mensual de vuelo.

ARTICULO 15º — Cuando los miembros de la tripulación de una aeronave, por necesidades del servicio, se excedan de la jornada de trabajo o de vuelo, diaria, semanal o mensual, percibirán en adición a la remuneración ordinaria por cada hora o fracción mayor de quince minutos, la remuneración especificada en el artículo anterior, computándose dicha fracción mayor de quince minutos como hora de servicio.

ARTICULO 16º — Las tripulaciones aéreas no podrán interrumpir un servicio de vuelo durante el trayecto, por vencimiento de la jornada de trabajo. En caso de que

los miembros de la tripulación alcancen el límite de su jornada durante el vuelo, o en un aeropuerto que no sea el destino final de aquel, estarán obligados a terminarlo siempre que no se requieran más de tres horas. Si se requiriese mayor tiempo, se procederá a relevarlos o se les suspenderá en el aeropuerto más próximo del trayecto.

ARTICULO 17º — En los vuelos cuyos horarios e itinerarios aprobados por la autoridad competente, excedan de diez horas de tiempo efectivo de vuelo, el empleador está obligado a utilizar tripulaciones de reemplazo y el Comandante de la nave vigilará que los tripulantes gocen a bordo de los descansos que les corresponde, de acuerdo con la distribución de tiempo que se prepare.

ARTICULO 18º — Cuando se use equipo a reacción podrá reducirse la duración del tiempo total de servicios de las tripulaciones señaladas en esta ley, de acuerdo con la resolución que sobre el particular emita la autoridad competente.

ARTICULO 19º — Cuando los Ministerios de la Defensa Nacional llamen al servicio militar activo a un miembro de una tripulación aeronáutica, el empleador concederá a éste licencia sin goce de sueldo por el término de ley; el enganche o llamamiento del tripulante deberá someterse al adiestramiento en la categoría que tenía al concedérsele la licencia, y deberá demostrar la capacidad técnica y práctica requerida para el desempeño de sus labores, de acuerdo con la reglamentación de licencias de la autoridad competente.

ARTICULO 20º — En caso de emergencia nacional, el empleador concederá la licencia necesaria a los miembros de las tripulaciones aéreas que sean llamadas al servicio militar, en cuyo caso conservará el tripulante sus derechos y su antigüedad.

ARTICULO 21º — Los miembros de las tripulaciones aéreas percibirán la remuneración mensual que se fije en los convenios colectivos de trabajo, los que variarán de acuerdo con el tipo de aeronave en que vuelan. No se considerarán violatorios de las Leyes de Trabajo, la celebración de contratos en virtud de los cuales se estipulen remuneraciones distintas para servicios iguales, si se prestan en aeronaves de distinta categoría o en distintas rutas. Tampoco es violatoria de dichas leyes, la cláusula por la cual se establezcan primas de antigüedad.

ARTICULO 22º — En los vuelos de auxilio, búsqueda o salvamento, las tripulaciones están obligadas a prestar servicios aún en exceso de su jornada de trabajo, sin derecho a compensación extraordinaria.

ARTICULO 23º — La remuneración de los tripulantes se abonará incluyendo en el pago las asignaciones adicionales correspondientes, cada quincena y a fin de cada mes; las remuneraciones por tiempo de vuelo nocturno y de tiempo extraordinario, en la primera quincena del mes siguiente en que se han realizado, y el importe de los días de trabajo en los de descanso obligatorio, en la quincena inmediata posterior a aquella en que haya prestado servicio. Todos los

pagos a las tripulaciones, cualquiera que sea su concepto, se harán en moneda nacional, en el lugar de residencia del tripulante, salvo pacto en contrario.

ARTICULO 24° — Los miembros de las tripulaciones que presten servicios en los días 28 de Julio, Pascua de Navidad y Año Nuevo percibirán el importe de dos días de remuneración en adición a su sueldo, exceptuándose los casos de determinación de un servicio que no exceda de la primera hora y media en dichos días, por los que percibirán solamente el importe de un día de remuneración en adición a su sueldo.

Si los servicios se prestan en los días domingos y feriados los tripulantes percibirán como base el importe de medio día de remuneración en adición a su sueldo.

Para los efectos de este artículo los días se iniciarán a las cero horas (00.00 h.) y terminarán a las veinticuatro horas (24.00 h.) por cómputo con la hora de la base de residencia.

ARTICULO 25° — Los empleadores tendrán además de las obligaciones establecidas en las Leyes de Trabajo, las siguientes:

I. — Proporcionar alimentación, alojamiento y transporte a los miembros de la tripulación por todo el tiempo que permanezcan fuera de su base por razones del servicio;

II. — Pagar a los miembros de la tripulación los gastos de traslado, incluyendo el del cónyuge e hijos, menaje de casa y efectos personales, cuando sean cambiados de su base de residencia; y,

III. — Repatriar o restituir a los miembros de las tripulaciones a su base de residencia, cuando la aeronave se destruya o inutilice fuera de ese lugar, pagándoles sus salarios y gastos de viaje.

ARTICULO 26° — En caso de vuelos sobre terreno peligroso que son los que se realicen sobre zonas en las cuales sean difíciles la búsqueda y salvamento y en las que por su altura topográfica no se pueda mantener vuelo nivelado asumiendo la falta de un motor, la hora de vuelo será remunerada en el monto que se fije en los convenios colectivos de trabajo.

ARTICULO 27° — En vuelos con carga peligrosa, que son los que se efectúan transportando carga considerada como tal en el Anexo 6, Capítulo III de los acuerdos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), las horas de vuelo serán remuneradas de acuerdo con los convenios colectivos de trabajo.

ARTICULO 28° — Además de las establecidas en las Leyes de Trabajo, los miembros de las tripulaciones tendrán las siguientes obligaciones:

I. — Cuidar de que en las aeronaves a su cargo no se transporten pasajeros o efectos ajenos a los intereses del empleador, sin el cumplimiento de los requisitos reglamentarios; así como de que no se transporten efectos o carga prohibidos por la ley, salvo que se cuente con el permiso expreso de las autoridades competentes;

II. — Conservar en vigor las licencias y documentos requeridos para el desempeño de su trabajo;

III. — Presentarse a cubrir los servicios que tengan asignados con la anticipación y en la forma que establezca su contrato;

IV. — Someterse a los exámenes médicos periódicos que exijan las leyes y resoluciones gubernamentales, los reglamentos y los contratos de trabajo;

V. — Abstenerse de ingerir bebidas alcohólicas durante la prestación del servicio y durante las veinticuatro horas anteriores a la iniciación de los vuelos que tengan asignados;

VI. — No ejecutar vuelos que mermen sus aptitudes físicas, mentales y legales en perjuicio de los vuelos que debe realizar al servicio de su empleador;

VII. — Someterse a los adiestramientos que establezca el empleador, según las necesidades del servicio para el mantenimiento o incremento de su eficiencia para ascenso o para utilizar nuevo equipo y operar éste al obtener la capacidad requerida. En el caso de operación con nuevo equipo, deberá convenirse en forma expresa sobre las nuevas condiciones de trabajo;

VIII. — Planear, preparar y realizar cada vuelo con la intervención que deba corresponder a cada tripulante, con estricta observancia de las leyes, reglamentos dictados o aprobados por la autoridad competente y las reglas emanadas del empleador;

IX. — Cerciorarse, antes de iniciar un viaje, de que la aeronave se encuentra en perfectas condiciones mecánicas y que ha sido equipada, aprovisionada y avituallada

de acuerdo con las regulaciones establecidas;

X. — Rendir los informes, formular las declaraciones y manifestaciones y firmar la documentación que en relación con cada vuelo exijan las leyes, reglamentos y demás disposiciones aplicables;

XI. — Efectuar vuelos de auxilio, búsqueda o salvamento en cualquier tiempo y para el lugar que se requiera;

XII. — Tratándose de los pilotos al mando de la aeronave, anotar en la vitácora, con exactitud y bajo su responsabilidad, los datos exigidos por las disposiciones legales pertinentes y hacer cuando proceda, la distribución de tiempo de servicio de los demás miembros de la tripulación;

XIII. — Dar aviso a la empresa y, en los casos que corresponda, hacerlo a la autoridad competente, de cualquier situación de emergencia, o cuando ocurra un accidente;

XIV. — Notificar a la empresa, al terminar cada vuelo, de todos los defectos mecánicos o técnicos que note o presuma que existan en la aeronave.

ARTICULO 29º — Las empresas y las tripulaciones aeronáuticas a su servicio establecerán el escalafón de sus respectivas especialidades, de acuerdo a las siguientes bases:

a) Capacidad técnica, física y mental del interesado, referida al equipo que corresponda al puesto de ascenso;

b) Antigüedad en el servicio de la empresa y antigüedad en el equipo;

c) Experiencia previa, determinada según la especialidad, por horas de vuelo registradas ante la autoridad competente o por las instrucciones y prácticas, en el caso de los tripulantes que no tengan obligación de registrar dichas horas de vuelo; y,

d) Adiestramiento de los pilotos, copilotos, navegantes, mecánicos de a bordo o ingenieros de vuelo, radio-operadores de a bordo y sobrecargos y aeromozas interesadas en una promoción de su especialidad, mediante programas de adiestramiento y posesión inexcusable de la licencia que exija, para cada especialidad, la autoridad competente.

ARTICULO 30º — En el caso de que las empresas y las tripulaciones aeronáuticas a su servicio no llegaran a un acuerdo en los casos previstos en los artículos 26º, 27º y 29º de esta ley, corresponderá la decisión en última instancia a la Dirección General de Trabajo.

ARTICULO 31º — El empleador podrá rescindir el contrato de trabajo, sin responsabilidad, en los casos establecidos por las leyes de trabajo y, además, en los siguientes:

I. — Por cancelación o revocación definitiva al tripulante de su licencia profesional respectiva;

II. — Por haberse comprobado el estado de embriaguez del tripulante dentro de las veinticuatro horas anteriores a la iniciación del vuelo a que hubiera sido asignado durante el transcurso del mismo oportuna-

mente verificado por la autoridad competente; y,

III. — Por negarse el tripulante sin causa justificada, a ejecutar vuelos de auxilio, búsqueda o salvamento, o iniciar o proseguir el servicio de vuelo que le haya sido asignado.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para su promulgación.

Casa del Congreso, en Lima, a los dieciocho días del mes de Noviembre de mil novecientos sesenta y cuatro.

RAMIRO PRIALE, Presidente del Senado.

VICTOR FREUNDT ROSELL, Presidente de la Cámara de Diputados.

TEODORO BALAREZO LIZARZABURU, Senador Secretario.

RICARDO CAVERO EGUSQUIZA, Diputado Secretario.

Al señor Presidente Constitucional de la República.

POR TANTO:

Mando se publique y cumpla.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los once días del mes de Diciembre de mil novecientos sesenta y cuatro.

FERNANDO BELAUNDE TERRY

Carlos Granthon Cardona,