

EL CONTRATO DE ADHESION EN DERECHO
DEL TRABAJO. AJUSTE DE TRABAJADORES
POR TERCEROS (*)

Por DIOGENES SEPULVEDA MEJIA

Presidente del Tribunal Supremo del Trabajo.

Profesor de Derecho Laboral en nuestra Facultad.

Richard E. Lorenzen demandó, por medio de apoderado, a la empresa Aerovías Nacionales de Colombia (Avianca) a fin de obtener el pago de las siguientes cantidades: \$ 29.782.50, valor de sueldos correspondientes a un año y cinco meses y medio de salarios faltantes; \$ 728.28 por cesantía liquidada sobre un lapso de seis meses y medio de trabajo efectivo, y el valor de los salarios que se causaren, con aplicación del artículo 52 del Decreto 2127 de 1945.

Dijo el demandante que entró al servicio de Avianca el 23 de diciembre de 1946, a virtud de contrato celebrado en Miami con Mr. L. C. Lindsey, quien actuó como representante de la parte demandada; que en el contrato se señaló un plazo de dos años como duración mínima, sin embargo de lo cual la empresa decidió terminarlo unilateralmente después de transcurrir solamente seis meses y medio; que el contrato fue aceptado por Avianca desde el momento en que lo recibió como piloto en la fecha precisa indicada en aquél, mediante la remuneración allí estipulada, y que la destitución le causó graves perjuicios de carácter económico; que la Avianca aseguró al actor, confirmando así que era su empleado, y que no se le ha pagado lo relativo al tiempo faltante, ni la cesantía a que tiene derecho. La remuneración que devengaba Lorenzen era de \$ 700 dólares mensuales, más una prima de \$ 175 m. c.

La empresa demandada se opuso a las pretensiones del actor alegando que no hubo contrato de trabajo con él; que la prestación de servicios tuvo lugar

(*) Texto de una Sentencia dictada por el Tribunal Supremo del Trabajo el 22 de mayo del presente año; fue Magistrado Ponente el Sr. Dr. Diógenes Sepúlveda Mejía.



con la División Latino Americana de Pan American Airways. Que a partir del 23 de diciembre de 1946 ésta lo trasladó a la Avianca para que operase allí sin perder su categoría de piloto de la Pan American, y luego fue llevado nuevamente a servir en las líneas de la expresada compañía.

El Juzgado del conocimiento, que lo fue el sexto del Trabajo de esta ciudad, con fecha 23 de febrero de 1949 desató la litis así: Condenó a la empresa demandada al pago de la suma de siete mil trescientos setenta y tres pesos, cuarenta y cuatro centavos (\$ 7.373.44) por salarios faltantes del plazo presuntivo, y setecientos ochenta y cinco pesos, cincuenta y cuatro centavos (\$ 785.54) por cesantía.

No aplicó el artículo 52 del decreto 2127 de 1945.

Esta providencia fue apelada por ambas partes, y el Tribunal Seccional del Trabajo de Bogotá, a quien le correspondió conocer del recurso, en sentencia de fecha 14 de julio siguiente, revocó el numeral primero de aquélla, en cuanto condenó al pago de salarios por tiempo faltante, y la confirmó en lo demás.

Ambas partes interpusieron contra esta providencia el recurso de casación, el cual, tramitado convenientemente, se va a decidir hoy, previo el examen de los escritos presentados por los interesados al efecto.

LA DEMANDA DE LA EMPRESA

Primer cargo.—Se acusa la sentencia por infracción directa y aplicación indebida de las siguientes disposiciones legales: artículos 1494, 1495, 1502, 1506, 1507, 1602 y 1757 del Código Civil; artículos 1º y 12, ordinal f), de la Ley 6ª de 1945; artículo 1º de la Ley 65 de 1946; artículos 1º, 2º, 3º y 20 del Decreto 2127 de 1945; artículo 593 del C. J., artículo 3º del Decreto 1160 de 1947 y artículo 61 del Decreto 2158 de 1948. Dice el recurrente que la violación tuvo lugar por haber incurrido el sentenciador en evidente error de hecho por mala apreciación de la prueba aportada por el demandante, y que obra a folios 9 y 10 del expediente.

Que el error proviene de haber considerado el Tribunal que la Empresa celebró un contrato o relación jurídica de trabajo, por adhesión o consentimiento tácito a las cláusulas convenidas entre la Pan American Airways y el señor Richard E. Lorenzen, y como consecuencia de ello haber condenado a la demandada a pagar el valor del auxilio de cesantía. Que la sentencia admite que el convenio mencionado, mediante el cual el demandante fue trasladado por la Pan American Airways para operar en Avianca, fue celebrado entre el demandante y Pan American, pero manifiesta que dicho convenio pasó a convertirse en un contrato de trabajo entre Avianca y Richard E. Lorenzen, por adhesión o tácito consentimiento.

Transcribe la doctrina de la Corte Suprema de Justicia acerca del llamado "contrato de adhesión" y luego de comentar el alcance de los artículos 1506

y 1507 del Código Civil, relativos a la estipulación por otro, llega a la conclusión de que el convenio celebrado entre el demandante y la Pan American Airways no puede ser considerado como un contrato de tal naturaleza; que de dicho convenio, que consta en el memorándum que junto con su traducción oficial aparece a folios 9 y 10 del expediente, y que es un memorándum dirigido por el Piloto Jefe de la División Latino Americana de la Pan American, en Miami, al señor Richard E. Lorenzen, de la misma división, se evidencia con claridad meridiana:

1º—Que no se trata de una oferta pública en general, por medio de la cual el señor Richard E. Lorenzen haya ofrecido sus servicios a quien quisiera aceptarlos, y 2º Que en dicho memorándum no aparece Pan American contratando u ofreciendo contratar a nombre de Avianca.

Que de la simple lectura del memorándum se colige que solamente se contempla allí una orden de traslado; que se trata de un acto ejecutado por Pan American en ejercicio de su condición de patrono y mediante el cual tan sólo se cambió el lugar o ubicación en que el demandante debía continuar prestando sus servicios, sin desvincularse de su condición de trabajador de la Pan American.

Agrega que en ninguna parte de dicho memorándum aparece, o puede siquiera inferirse, que Pan American haya procedido a nombre de Avianca, y por lo tanto no puede decirse que por haber operado el demandante en ésta, en obediencia a las instrucciones que le fueron impartidas por su patrono, o sea la Pan American, haya la demandada celebrado con el demandante un contrato de adhesión o consentimiento tácito a las cláusulas acordadas entre él y la Pan American.

Se examina el cargo.

En primer lugar debe observarse que el recurrente incurre en una visible contradicción cuando sostiene que hubo infracción directa y aplicación indebida de los textos legales que cita, y al mismo tiempo acusa por error de hecho evidente en la apreciación de las pruebas que en el cargo se destacan; porque es claro, de toda claridad, que si la violación se ha operado al través de los elementos probatorios aducidos al juicio, la infracción tiene necesariamente que ser indirecta, ya que la modalidad de la violación directa tiene lugar, como lo enseña la doctrina y lo reafirma a cada momento la jurisprudencia, cuando en presencia de un hecho no discutido, se aplica la norma legal a un caso no regulado por ella, o deja de aplicarse siendo aplicable. Pero si de lo que se trata es de establecer si se configura o no un contrato de trabajo en las cláusulas de determinado documento, no puede hablarse de violación directa.

Afirma el recurrente que la sentencia es violatoria de las disposiciones del Código Civil, arriba enumeradas, por cuanto hace la aseveración de que entre la empresa demandada Avianca y la Pan American hubo un contrato de adhesión o de consentimiento tácito; porque fue ésta quien ajustó las condiciones para la prestación del servicio de Lorenzen y no obstante el convenio se ejecutó al través de algún tiempo con Avianca.

El Tribunal Supremo no comparte esta apreciación del Seccional, en el sentido de que se esté en presencia de un verdadero contrato de adhesión, porque como lo observa con razón el recurrente tal figura jurídica tiene características muy definidas que lo distinguen fácilmente de cualquier otro. En el contrato por adhesión, como su nombre lo indica, las estipulaciones no son el resultado de la deliberación de las partes, sino que una de ellas, que lo es generalmente una empresa de servicios públicos, señala en forma unilateral las condiciones en que debe prestarlos, y quien los utiliza acepta aquéllas.

El contrato tipo de esta clase es el de transporte, y así, cuando el pasajero adquiere el respectivo tiquete para realizar un viaje, por ejemplo, por medio de una empresa dedicada especialmente a esa industria, celebra un contrato por adhesión, al aceptar las condiciones que en el cuerpo de aquél se han consignado unilateralmente por la entidad que presta el servicio.

También puede darse el contrato por adhesión en aquellos que se celebran por las entidades públicas, mediante el lleno de determinados requisitos impuestos por las normas legales, y que se someten al público, sin discriminación alguna, pudiendo cualquier ciudadano ocurrir a formular la correspondiente propuesta, siempre que, en principio, se acomode a las condiciones señaladas por la ley o el reglamento del caso. Así ocurre en los que hace la administración pública, por medio de licitaciones, concesiones de minas, etc. en todos los cuales las estipulaciones se fijan unilateralmente por las respectivas entidades encargadas de aquélla.

Mas, sea lo que fuere, que apenas se han hecho estas leves consideraciones para referirlas a los párrafos en que se ocupa del asunto el recurrente, es lo cierto que ninguna incidencia produce sobre el fallo la calificación que el Tribunal Seccional le da al convenio celebrado entre Pan American y Avianca, pues lo que importa saber en el presente caso es si entre el demandante Lorenzen y la empresa que figura como demandada hubo un verdadero contrato de trabajo, con la concurrencia de todos los elementos que le son esenciales: prestación del servicio en forma personal y directa por el demandante; dependencia continuada, y remuneración.

El cargo, pues, por lo que respecta a la denominación jurídica que el fallador le dió al convenio en virtud del cual vino Lorenzen a Colombia a trabajar como piloto en la empresa Avianca, no es suficiente para quebrantar por este solo aspecto el fallo recurrido.

Segundo cargo.—En este cargo el recurrente dice que la sentencia incurrió en error de derecho en la apreciación de la prueba que obra a folios 9 y 10, y con la cual está acreditado que Avianca no celebró contrato alguno de trabajo con el demandante, por adhesión o consentimiento tácito, a las cláusulas convenidas entre Pan American Inc. y el Actor.

El error de derecho no cabe en la casación del trabajo sino cuando se da por establecido un hecho con un medio probatorio no autorizado por la ley por exigir ésta al efecto una determinada solemnidad para la validez del acto,

pues en este caso no debe admitirse su prueba por otro medio, y cuando **deja** de apreciarse una prueba de esa naturaleza siendo el caso de hacerlo, como lo expresa el artículo 87 del Decreto 2158 de 1948.

Por lo tanto, la acusación por error de esa clase no es procedente, pues el contrato de trabajo puede establecerse por cualquier medio probatorio, desde el momento en que la ley no exige ninguna solemnidad especial para su validez.

Tercer cargo.—Sostiene el recurrente que el sentenciador incurrió en evidente error de hecho, por mala apreciación y falta de apreciación de las siguientes pruebas:

El memorándum que con su traducción oficial aparece a folios 9 y 10 del expediente:

Dice así la traducción oficial del memorándum:

“Sr. Piloto R. E. Lorenzen. De Piloto Jefe de la División Dpto. o Div. Latino Americana - Depto. o Divi. Latino Americana. Lugar: Miami. Fecha: diciembre 6 de 1946.

“Asunto: Traslado especial a la Avianca.

“De acuerdo con el inciso 19, párrafo d), del Convenio de Pilotos, se le concede una licencia de dos años para aceptar el traslado especial a la Avianca, a partir del 23 de diciembre de 1946.

“Este trabajo puede prorrogarse por un año más sujeto a las necesidades de la Avianca o de la Pan American Airways, Inc.

“Queda usted trasladado como Piloto de Segunda con una remuneración de Piloto de segunda categoría en vigor con el entendimiento de que la Avianca lo pondrá a usted en una clasificación de entrenamiento comprobatorio para primer piloto inmediatamente que usted inicie su trabajo. Sus datos subsiguientes determinarán su sueldo bajo (sic) la base de \$ 700.00 mensuales por la duración de su traslado en la categoría de primer piloto en la Avianca. Su inmediato superior en la Avianca será el Capitán J. S. Rowe, Piloto Jefe.

“Sírvese informar a dicho señor tan pronto como usted llegue.

“Su sueldo será depositado en su cuenta en el Florida National Bank, en Coral Gables, Fla.

“Además, recibirá usted una bonificación de \$ 175.00 pesos mensuales que le serán cubierto en la localidad.

“Su categoría en el sistema seguirá en vigor de acuerdo con el Convenio de Pilotos.

"Sus efectos personales serán despachados de acuerdo con la circular de Gerencia 2-1-13-1. Deberá usted presentar su informe de gastos corrientes al Gerente de Operaciones en Barranquilla, cubriendo todos los adelantos y gastos.

"Sírvese firmar y devolver las copias adjuntas a este memorándum en señal de su conformidad y entendimiento en esta nota.

"(Firmado) L. C. Lindsey".

"Reconocido: 12-6-46 (Fecha).

"Por (firmado) Richard E. Lorenzen".

C. C. Piloto Jefe, Avianca Bog.

"Dept. de Rel. Ind., LAD.

"Ayud. Contralor, GAO, MIA".

Manifiesta el recurrente que en virtud de dicho memorándum, la Pan American Airways impartió a su trabajador Richard E. Lorenzen instrucciones relacionadas con su traslado para operar en Avianca; que le indica quién ha de ser su superior inmediato en Avianca; se le expresa que entrará como piloto de segunda, con la advertencia de que se someterá a entrenamiento para ser ascendido a primer piloto; se le señala el salario que tiene al ser trasladado y el que recibirá tan pronto sea ascendido, y se le dice que su categoría en el sistema seguirá en vigor, de acuerdo con el convenio de pilotos.

Que el memorándum demuestra que el demandante, al operar en Avianca lo hizo en cumplimiento de instrucciones recibidas de la Pan American Airways, que era su patrono. Lo que se confirma con la comunicación que obra a folios 11 y 12, que reza: "Nos es grato informar a usted que a partir del 17 de enero de 1947, ha sido ascendido a Capitán. Esta fue la fecha de su primer vuelo de comando. De acuerdo con este ascenso, su sueldo fue aumentado a setecientos dólares americanos (U.S. \$ 700.00) según nuestra escala actual de los Pilotos de la Pan American Airways actualmente en trabajo temporal en Avianca".

Destaca la comunicación del folio 36, que la Pan American dirige a Avianca, con fecha 7 de septiembre de 1948, en la cual se le confirma que a partir del 15 de julio de 1947, el señor Richard E. Lorenzen fue trasladado para prestar sus servicios en el Sistema Pan American Airways, servicios que desempeña hasta la fecha.

Agrega el recurrente que tampoco apreció el sentenciador el dictamen pericial que obra a folios 92 a 98 del expediente, del cual se desprende que Avianca remitía mensualmente a la Pan American Airways, previo recibo de las cuentas respectivas, el valor correspondiente a las asignaciones del personal que ésta

envía a trabajar en la empresa demandada, de donde resulta que el traslado del demandante se debió a arreglos entre las dos entidades, sin que el actor perdiera su categoría de trabajador de la Pan American.

Se considera:

Ciertamente el negocio que se estudia ofrece singulares características. Aparece el demandante como enganchado en Miami, por la Pan American, y en virtud de licencia trasladado a la Avianca, a partir del 23 de diciembre de 1946. Dicha licencia, fue concedida por dos años, mas sujeta a las necesidades de la Avianca o de la Pan American Airways, Inc. lo que indica que entre estas dos empresas medió necesariamente un acuerdo para el efecto. La remuneración convenida fue de piloto de segunda clase, en el entendimiento de que la Avianca lo colocaría en entrenamiento comprobatorio para primer piloto inmediatamente que iniciara sus labores en Colombia. De una vez se indicó en el memorándum que su inmediato superior sería el Capitán J. S. Rowe, Piloto Jefe de la Avianca. El sueldo sería depositado en su cuenta en el Florida National Bank, en Coral Gables, Fla., y se le entregaría una bonificación de \$ 175 mensuales en Colombia. Su categoría en el sistema seguiría en vigor de acuerdo con el Convenio de Pilotos.

Se pactaron las condiciones entre el actor y la Pan American Airways; pero desde el momento en que aquél fue trasladado en uso de licencia a prestar sus servicios a la Avianca, y esta empresa aceptó las condiciones señaladas en el memorándum, la relación jurídica entre Lorenzen y ésta configuró un verdadero contrato de trabajo, puesto que el piloto dejó de hallarse a órdenes de la Pan American para colocarse bajo la dirección o dependencia de Avianca, teniendo como inmediato superior al Jefe de Pilotos de esta última Compañía. De manera que el elemento subordinación aparece claro en este negocio desde que la prestación del servicio tuvo lugar en tales condiciones, y respecto de los otros factores necesarios para darle entidad al contrato no cabe duda alguna, ya que el servicio fue prestado personalmente por el actor y la remuneración fue pagada por la Avianca.

El opositor en el recurso, que al mismo tiempo es recurrente, destaca en su memorial de oposición para el efecto de demostrar que sí hubo entre las partes un contrato de trabajo, algunos elementos, los mismos que le sirven de base para fundar su recurso, los cuales será conveniente tomar en cuenta antes de examinar el escrito que contiene su demanda de casación.

Se refiere especialmente a los siguientes documentos:

A la carta que obra a folio 12 del expediente en la cual la Avianca le comunica a Lorenzen que a partir del 17 de febrero de 1947 ha sido ascendido a Capitán; que esa fue la fecha de su primer vuelo de comando, y se le dice que su sueldo ha sido aumentado a setecientos dólares americanos (U.S. \$ 700.00), según la escala actual de pilotos de la Pan American Airways en trabajo temporal en la empresa.

En dicha comunicación se agrega que la Avianca tiene confianza en que Lorenzen como Capitán de la Empresa cumplirá estrictamente las reglas de seguridad, comodidad, para los pasajeros y economía, hasta donde le sea posible.

Al documento que obra al folio 13, relativo al seguro de vida de Lorenzen, que contiene el certificado personal y en el cual aparece la empresa asegurando al actor.

Al del folio 14, que es una comunicación del Jefe de Pilotos de Avianca, dirigida a Lorenzen en la que se le avisa que desde el 15 de junio de 1947 queda transferido a la Pan American, y se le ordena entenderse con los departamentos respectivos para el cierre de su cuenta con la compañía.

A la relación de los folios 113 y 114 sobre el manejo del sueldo del actor, que, en desarrollo de lo convenido con la Pan American, se giraba por la Avianca a Estados Unidos.

A la confesión del Presidente de la Compañía demandada, de la cual resulta cierto que Lorenzen trabajó para Avianca en servicio temporal; que la empresa asumió respecto del actor, lo relativo a seguro, y atendía gastos de enfermedad de los pilotos que la Pan American le suministraba para operar en Colombia, y a las declaraciones de los señores Guy W. Roachy y Alfonso Lartin Stark, de las cuales se desprende que el demandante trabajó efectivamente, para la empresa Avianca, en las condiciones allí expresadas.

Para el Tribunal Supremo no hay duda de que el piloto demandante fue empleado de Avianca durante el tiempo en que prestó sus servicios, en las condiciones que se fijaron en el memorándum de que se ha venido haciendo mérito; porque algunos de los documentos de que habla el opositor no son sino el desarrollo de aquéllas.

En efecto, la carta del folio 12 no es otra cosa que el cumplimiento de lo prometido a Lorenzen en cuanto a su ascenso a primer piloto, con el consiguiente aumento de sueldo previsto en el memorándum, y la relación de los folios 113 y 114 respecto de la forma de pago del sueldo se acomoda también a lo convenido con el actor.

También es indudable que si Avianca asumió el seguro de Lorenzen, como se halla demostrado, no podía ser como empleado de la Pan American, sino como su propio servidor, puesto que era a aquella empresa a quien le incumbía atender esa obligación legal, y ella no tiene razón de ser sino respecto de quienes se encuentren vinculados a la Compañía o empresa que efectúa el seguro.

Y la misma comunicación en que se avisa al actor que queda nuevamente a la Pan American, y la circunstancia de haber vuelto el Piloto Lorenzen al servicio de esta última empresa, es también un elemento que da cuenta de la subordinación a que estuvo sometido Lorenzen respecto de Avianca.

A todo lo cual se agregan las manifestaciones hechas por el Presidente de la demandada, que arrojan completa luz acerca de la manera como se llevó a cabo la prestación del servicio y las condiciones que la rodearon.

Siendo, pues, cierto que la Avianca se aprovechó del servicio prestado por el demandante Lorenzen al través de algunos meses, el derecho a la cesantía de éste es indiscutible, ya que dentro del régimen de la Ley 65 de 1946, basta la comprobación relativa al tiempo de servicio para que surja aquél, como consecuencia necesaria. Y no vale argüir que el piloto siguió perteneciendo al sistema de la Pan American, porque desde el momento en que fue enviado al país en uso de licencia, este hecho implicó la separación del servicio de aquella empresa, en forma transitoria, y no sería lógico que esa obligación legal hubiera quedado a cargo de quien no aprovechaba el trabajo, y que por la sola consideración de que la prestación de aquél tuviera el carácter de temporal, como lo reconoce la propia empresa, pudiera la demandada eximirse del pago de la indicada prestación.

Estas consideraciones son suficientes para que el cargo no pueda prosperar.

No es preciso estudiar el cuarto cargo, que contempla un error de derecho, en la apreciación de las pruebas, no sólo porque está deficientemente formulado sino porque rechazado el anterior éste tampoco puede ser eficaz para combatir el fallo, aparte de que según lo dicho al estudiar el cargo segundo la acusación por error de derecho no es pertinente en este caso.

LA DEMANDA DEL TRABAJADOR

Al examinar la demanda del apoderado de Lorenzen lo primero que se observa es que el recurrente al denunciar el fallo del Tribunal por error en la apreciación de algunas pruebas, que ya se analizaron al estudiar la demanda de la empresa, hace hincapié en el hecho de que la sentencia se basa en los documentos de los folios 16 y 28 del expediente.

En el cargo primero se copian párrafos completos de la providencia y se combaten con base en la inexistencia de los documentos de que en ellos se habla (los de los folios 16 y 28). Y lo mismo ocurre con respecto al segundo cargo en que el recurrente insiste en que el fallo se apoya en las mismas pruebas, aun cuando en éste sí destaca las que en su sentir no fueron debidamente apreciadas por el Tribunal.

Efectivamente los documentos de los folios 16 y 28 no tienen nada que ver con las cuestiones que el recurrente critica. Pero es que cuando el Tribunal cita esos folios se refiere el expediente formado en un negocio distinto, pues la sentencia no hace sino transcribir lo dicho en la proferida en el juicio que contra la Avianca adelantó James Gaylord Brannan.

Pero como se pretende que por no haberse apreciado debidamente otras pruebas, que son las mismas que se dejan relacionadas en el escrito de respuesta a la demanda de la empresa, y que ya se estudiaron al examinar la demanda

de esta última, el Tribunal ha debido condenar al pago de salarios por tiempo faltante, ya que se admitió que si hubo una relación laboral entre las partes, debe analizarse este aspecto de la cuestión que plantea el recurrente.

Admitido que Lorenzen vino al país a trabajar en la empresa demandada, mediante licencia que le fue concedida por la Pan American, pero sin perder su carácter de piloto de ésta, al vincularse a la Avianca la duración del contrato quedó condicionada al término de la licencia, o sometida al plazo presuntivo de que habla la ley? Esta es, en síntesis, la cuestión.

No cree el Tribunal Supremo que por habersele concedido licencia de dos años al actor, esa estipulación convenida entre la Pan American y el piloto, tuviera fuerza suficiente para obligar a la Avianca a utilizar los servicios del trabajador durante todo ese lapso. Si la demandada hubiera querido tener a sus órdenes al empleado durante todo ese tiempo, era éste quien podía reclamar de la Pan American que le mantuviese vigente la licencia convenida; pero esto no indica que Avianca estuviera obligada a respetar el término de aquélla, puesto que esa licencia fue concedida de acuerdo con el inciso 19, parágrafo d) del Convenio de Pilotos, que, como es obvio, no vincula sino a quienes lo celebraron. Pero desde el momento en que el trabajo podía prorrogarse por un año más sujeto a las necesidades de la Avianca o de la Pan American, como en el mismo memorándum se expresa, se ve claro que el tiempo de duración del traslado del trabajador quedaba condicionado a esas necesidades, lo que le da un carácter específico de transitoriedad o temporalidad. Y es así como se explica que, no obstante hablarse de dos años de licencia, el piloto inmediatamente que fue retirado de Avianca, se reintegró, sin solución de continuidad, a la Pan American, justamente porque al efectuarse su traslado a Colombia no perdió su condición de piloto de la última.

La duración del contrato entre Avianca y Lorenzen estuvo pues regulada, no por el término de la licencia, ni por el plazo presuntivo, sino por la transitoriedad del servicio convenido, pues resulta cierto que entre la Pan American y la Avianca existe una cooperación que da lugar a que los pilotos de aquélla sean puestos temporalmente al servicio de ésta, cosa que es explicable y no se remite a duda en este negocio. Se entiende, por lo mismo, por qué razón, volvió Lorenzen a trabajar con la Pan American, sin quedar cesante, y consiguientemente, sin tener que colocarse en situación de reclamar indemnización por salarios de tiempo faltante; que de haberse condenado al pago de ellos se habría hecho manifiesto que el trabajador, no obstante haber regresado a prestar sus servicios y a devengar sueldos a la empresa que le concedió la licencia, obtenía una doble remuneración originada de una misma causa: hallarse en uso de licencia concedida por la Pan American para trabajar en Avianca, y estar trabajando durante el tiempo de la misma a la otra, cosa absolutamente irregular y en pugna con la realidad.

Ahora bien: si el trabajador estuvo al servicio de Avianca en virtud de un convenio con la Pan American, en forma temporal, es claro que al rein-

corporarse al servicio de ésta no fue objeto de un despido unilateral por parte de Avianca, y por esto no se está dentro de lo establecido por el artículo 51 del Decreto 2127 de 1945.

Tratándose, pues, de una relación de trabajo, cuya duración dependía de la especial naturaleza de las condiciones estipuladas entre las dos empresas en lo relativo al traslado del personal, condiciones aceptadas por el trabajador, el término de ella no estaba subordinado ni al de la licencia que hubiera obtenido aquél para prestarlo a la Avianca, ni al plazo presuntivo de que habla la ley. Cosa distinta sería si la Avianca, **motu proprio**, sin que se tratase de su reincorporación al servicio de la Pan American hubiera despedido al actor y dejándolo cesante, caso en el cual sí se configuraría la ruptura unilateral del contrato de trabajo. Por consiguiente, no es pertinente la condenación por este concepto.

No prospera el cargo.

En mérito de las anteriores consideraciones, el Tribunal Supremo del Trabajo, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la Ley, NO CASA la sentencia del Tribunal Seccional del Trabajo de Bogotá, objeto de este recurso.

Sin costas.

Publíquese, notifíquese, cópiese, insértese en la "Gaceta del Trabajo" y devuélvase el expediente al Tribunal de origen.