



Departamento Jurídico
K. 13491(3007)/ 2015

ORD. N°

1497

Jurídico

MAT.: Atiende consulta sobre jornada diaria de trabajo del personal que labora a bordo de ferrocarriles.

ANT.: 1.-Instrucciones de 27.02.2017, de Jefe Departamento Jurídico.

2.-Comparecencia personal de representante de los trabajadores afiliados al Sindicato de Trabajadores de Empresa Transap S.A. de 31.01. 2017.

3.-Instrucciones de 30.09.2016, de Jefe Departamento Jurídico.

4.- Ord. N° 480, de 20.01.2016, de Jefa Unidad de Dictámenes e Informes en Derecho.

5.-Instrucciones de 16.12.2015, Jefe Departamento Jurídico.

6.-Presentación de 05.11.2015, de Empresa Transap S.A.

SANTIAGO,

05 ABR 2017

DE : JEFE DEPARTAMENTO JURÍDICO

A : SEÑOR
NABIL KUNKAR ABUGATTAS
GERENTE GENERAL EMPRESA TRANSAP S.A.
NUEVA O'HIGGINS N° 77 DEPTO. 103
CONCEPCIÓN

Mediante presentación citada en el antecedente 6), y en representación de la empresa Transap S.A., ha solicitado un pronunciamiento de esta Dirección en orden a determinar si se ajusta a derecho la interpretación que hace la empresa respecto a la nueva normativa que consagra el artículo 25 ter del Código del Trabajo, en los casos que se indican a continuación:

1.- Trabajador cuya residencia habitual se ubica en la localidad de Concepción, quien debe realizar un servicio de Concepción a Laja, desde las 00:00 a las 07: 30 horas y a quien se le otorga un descanso de 10 horas a continuación, al cual se agrega un tiempo de traslado de 30 minutos (ida y regreso). En opinión de la empresa en tal caso procedería asignar a dicho trabajador un nuevo servicio que se inicia a las 18 horas del mismo día.

2.- Situación del mismo trabajador que debe realizar un servicio desde Laja a Concepción, a partir de las 00:00 y hasta las 07:30 horas y a quien se le otorga un descanso de 10 horas continuas, sin adición de tiempo de traslado, caso en el cual se estima improcedente asignar un nuevo servicio en las condiciones ya descritas, sino hasta las 00:00 horas del día siguiente.

Sobre el particular, cúpleme informar a Uds. lo siguiente:

1.- En lo que respecta a la primera situación planteada, cabe señalar que el artículo 25 ter del Código del Trabajo en lo pertinente, previene:

"La jornada de trabajo y descansos de los trabajadores que se desempeñan como parte de la tripulación a bordo de ferrocarriles, se regirá por las siguientes reglas:

1.- La jornada ordinaria de trabajo no podrá superar las ciento ochenta horas mensuales. La jornada diaria no podrá superar las siete horas treinta minutos continuas en el caso de transporte de pasajeros, ni las nueve horas continuas en el caso de transporte de carga, ambos períodos dentro de un lapso de veinticuatro horas.

En el caso de que circunstancias tales como el tiempo de cruzamiento de trenes, accidentes u otras difíciles de prever y que impliquen interrumpir el servicio ferroviario de pasajeros o de carga, superando los tiempos máximos establecidos en el párrafo anterior, el empleador deberá pagar las horas en exceso con el mismo recargo que establece el artículo 32. Con todo, si las contingencias descritas implicaren una demora tal que se deban sobrepasar las once horas de trabajo, el empleador deberá proveer una tripulación de relevo para la continuación del servicio.

2.- La programación mensual de los servicios deberá ser entregada al trabajador con a lo menos quince días de anticipación.

3.- Tratándose de trenes de pasajeros, el maquinista no podrá conducir más de cinco horas continuas, tras lo cual tendrá derecho a una hora de descanso imputable a la jornada diaria.

4.- Finalizada la jornada ordinaria diaria, el trabajador tendrá derecho a un descanso mínimo de diez horas continuas, al que se agregará el tiempo necesario para el traslado del trabajador al lugar en que pernocte o descanse".

Analizando la normativa establecida en el numeral 1) precedente, la jurisprudencia administrativa de este Servicio, contenida en dictamen N° 3986/60, de 14.10.2014, ha precisado que si bien en materia de jornada de trabajo se mantienen las 180 horas mensuales, el legislador ha fijado un límite a la jornada diaria de dicho personal, estableciendo que ésta no podrá exceder de siete horas treinta minutos o de nueve horas continuas, según se trate de transporte de pasajeros o de carga, respectivamente, dentro de un lapso de 24 horas.

Cabe agregar que la misma jurisprudencia, contenida, entre otros, en dictamen N°1573/ 026, de 31.03.2015, se refirió al objetivo de la ley N° 20.767, afirmando que, según se desprende claramente de la historia fidedigna de su establecimiento, éste no fue otro que el de regular la jornada de trabajo del personal que labora a bordo de ferrocarriles, atendiendo a las características de la labor que desempeña, con la finalidad de permitir mejorar la situación laboral y de seguridad del mismo, agregando que *"en este contexto se estimó necesario fijar un límite diario a la jornada de trabajo de dichos trabajadores de 7,30 y de 9 horas dentro de un período de 24 horas, evitando así las interpretaciones que, con anterioridad a su dictación, se hacía por parte de los empleadores del sector en orden a considerar que por la inexistencia de dicho límite y por la sola alusión al período de descanso que hacía la norma que anteriormente los regía, éstos podían laborar 12 y hasta 16 horas diarias, situación esta última que fue denunciada en forma reiterada por los trabajadores del sector durante el trámite legislativo que culminó con la dictación del referido cuerpo legal."*

El mismo pronunciamiento determinó el sentido y alcance de la expresión "continuas", utilizada por el legislador recurriendo para ello a las reglas de hermenéutica legal consignadas en los artículos 19 y siguientes del Código Civil, sobre cuya base estableció que la jornada diaria del personal de que se trata debe ser desarrollada ininterrumpidamente, salvo para hacer uso de los descansos correspondientes, lo que implica que las partes no pueden celebrar acuerdos que importen la división o fraccionamiento de la misma.

A vía de ejemplo, el mencionado pronunciamiento señala que *“no resultaría jurídicamente procedente pactar que la jornada diaria de 7,30 horas establecida para los trabajadores del transporte de pasajeros se cumpla a través de turnos laborales distribuidos entre las 06:30 a 11:00 horas y entre las 16:00 a 19:00 horas, puesto que en tal caso no estaríamos en presencia de una jornada continua de trabajo como lo exige expresamente la normativa en análisis. Por otra parte, un pacto de esa naturaleza importaría la aplicación de un sistema turnos cortados, calificados como improcedentes por la jurisprudencia administrativa de este Servicio, básicamente porque impide al trabajador disponer del tiempo intermedio, el cual generalmente resulta incompatible con cualquier otra actividad que éste quisiera realizar. Asimismo, dicho pacto vulneraría el claro objetivo perseguido por el legislador al establecer la nueva regulación legal, cual es, como ya se dijera, mejorar la situación laboral y familiar del personal que labora a bordo de ferrocarriles, como también, su seguridad.”*

Sin perjuicio de lo antes expuesto la citada jurisprudencia, teniendo presente la realidad del sector, principalmente el de transporte de pasajeros, cuyos recorridos en ciertos casos tienen una duración inferior a la jornada ordinaria máxima de 7,30 horas, resuelve que no existiría impedimento legal para que dichos trabajadores, dentro de una misma jornada, efectuaran más de un recorrido, en la medida que la suma de las horas que éstos abarquen no excedan los máximos antes señalados y se otorguen los correspondientes descansos, agregando que la misma conclusión resulta aplicable al transporte de carga, en cuanto corresponda.

Precisado lo anterior, cabe señalar que de la normativa prevista en el numeral 4 del artículo 25 ter, ya transcrito, se desprende que el legislador ha consagrado el derecho de los trabajadores regidos por dicho precepto a gozar de un descanso al final de la jornada diaria, de a lo menos, diez horas continuas, al cual deberá agregarse el tiempo necesario para el traslado del trabajador al lugar en que pernocte o descansa, exigencia cuya finalidad es impedir que éste vea disminuido dicho tiempo a causa de su desplazamiento hasta dicho lugar.

Sobre este particular, la doctrina institucional ha establecido que la señalada adición solo corresponde a los trabajadores que al finalizar su jornada diaria deben pernoctar o descansar en un lugar distinto al lugar en que residen habitualmente, conclusión a la que se arribó considerando los antecedentes recabados tras el estudio de la historia fidedigna del establecimiento de la ley N°20.767, específicamente lo señalado en sesión de 11 de junio de 2014 de la Comisión Trabajo del H. Senado, por el Ministro del Trabajo y Previsión Social Subrogante, señor Francisco Javier Díaz Verdugo, en orden a que tal disposición *“constituye una norma especial, por lo que, utilizando un criterio de especialidad, sólo resulta aplicable al personal de ferrocarriles que, en la hipótesis descrita, debe pernoctar o descansar en un lugar distinto al de su residencia habitual una vez que su jornada laboral ha concluido.”*

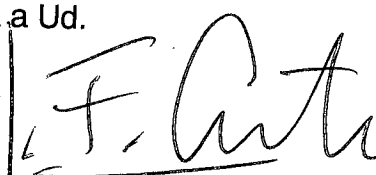

Aplicando todo lo expuesto a la situación del trabajador a que se refiere la consulta N° 1, el cual se desempeña en el transporte ferroviario de carga, es preciso afirmar que la asignación de un nuevo servicio que comprenda el mismo número de horas que el anterior, a partir de las 18:00 del día en que dicho dependiente ha cumplido una jornada laboral iniciada a las 00:00 y terminada a las 07:30 horas y hecho uso de un descanso de 10 horas continuas más la adición del período de traslado, implica, por una parte, transgredir la disposición expresa establecida en el numeral 1 del artículo 25 ter del Código del Trabajo que impide la realización de más de una jornada diaria máxima de 9 horas dentro de 24 horas, afectando asimismo, el carácter continuo de la referida jornada.

Cabe recordar que de acuerdo a la doctrina institucional anteriormente invocada, sólo en caso de recorridos que tengan una duración inferior a 7,30 horas, tratándose de transporte ferroviario de pasajeros, o de 9:00 tratándose de transporte de carga, sería procedente que los respectivos trabajadores, dentro de una misma jornada, efectuaran más de un recorrido, en la medida que la suma de las horas que éstos abarquen no excedan los máximos antes señalados y se otorguen los correspondientes descansos,

Acorde a lo expuesto, no cabe sino concluir, respecto de la situación del trabajador a que se refiere el N°1 del presente informe, que no resulta procedente la asignación de un nuevo servicio en los términos indicados, por cuanto ello importaría exceder el límite diario de la jornada laboral de dichos dependientes dentro de 24 horas establecido por el artículo 25 ter del Código del Trabajo, conclusión que no puede verse alterada por la circunstancia de que en tal caso, el descanso al final de la jornada no se efectúe en un lugar distinto de aquél en que éste reside habitualmente y, por lo tanto, no corresponda legalmente adicionar a dicho período el tiempo de traslado a que se refiere el numeral 4 del mencionado precepto legal.

2.- En cuanto al segundo caso planteado, cuya única diferencia con el anterior, son los horarios y la inexistencia de un periodo de traslado, cabe señalar que la interpretación dada por su representada se ajusta a la normativa y doctrina institucional vigente, en cuanto la misma no implica efectuar más de una jornada diaria máxima dentro de 24 horas, ni afecta el carácter continuo de ésta.

Saluda a Ud.



JOSÉ FRANCISCO CASTRO CASTRO
ABOGADO
JEFE DEPARTAMENTO JURÍDICO
DIRECCIÓN DEL TRABAJO


LBP/SMS

Distribución:

-Jurídico, Partes, Control

-C/c. Sindicato de Trabajadores Empresa Transap S.A.