



*Jurídico*

DEPARTAMENTO JURÍDICO  
K.7863(1821) 2016

4176

ORD.: \_\_\_\_\_

MAT.: Informa al tenor de lo solicitado.

ANT.: 1) Pase N° 1130, de 28.07.2016, de Jefe de Gabinete del Director del Trabajo.  
2) Oficio N° 054143, de 21.07.2016, de la Referencia N° 203.178/16 OAR.

SANTIAGO,

09 AGO 2016

DE: DIRECTOR DELTRABAJO

A : SR. JORGE BERMÚDEZ SOTO  
CONTRALOR GENERAL DE LA REPÚBLICA

Mediante providencia citada en el antecedente 2), solicita a esta Dirección, informe respecto a la solicitud de pronunciamiento de legalidad e invalidación de acto administrativo, que requiriera el Sindicato de Empresa de Pilotos de Lan Airlines S.A., respecto de la Resolución DAN 121 y Oficio de autorización N° 08/0/353 0983, dictados por la Dirección General de Aeronáutica Civil, los cuales incorporan un evento adicional no previsto por la ley laboral, para extender la jornada de doce a catorce horas.

El Sindicato, expone que el inciso 3° del artículo 152 Ter D, del Código del Trabajo dispone de manera taxativa, tres eventos en los cuales es posible extender la jornada laboral de las tripulaciones de mando y de cabina, esto es, ante la ocurrencia en el respectivo vuelo, de contingencia meteorológicas, emergencias médicas o necesidades calificadas de mantenimiento de la aeronave, según dicho carácter consignado en el Minium Equipment List (MEL) mientras que, a través de la norma aeronáutica DAN 121, se permite además, la extensión, cuando el Piloto al Mando por razones de seguridad así lo determine.

Agrega que el día 19.02.2016, se produjo un corte de energía eléctrica en varias comunas de la región Metropolitana, incluida la de Pudahuel, afectando también al Aeropuerto Arturo Merino Benítez, que sufrió retrasos en las salidas de los vuelos programados para ese día en los horarios posteriores a la contingencia eléctrica.

Precisa que los tripulantes de Mando (pilotos), que se encontraban en el aeropuerto, iniciando o a continuación de su Período de Servicio de Vuelo (PSV), vieron afectados los itinerarios de sus vuelos programados, y debieron permanecer en éste a la espera de instrucciones, aun cuando dicho PSV no alcanzara para realizar el o los vuelos originalmente programados.

Expresa que su empleador, la empresa Latam Airlines Group S.A., en vez de activar a las tripulaciones que permanecían en turno, solicitó a la Dirección General de Aeronáutica Civil autorización para extender el Período de Servicio de vuelo de los tripulantes de mando y de cabina, de 12 a 14 horas. Dicha autorización, otorgada mediante Oficio N° 08/0/353 0983, le sirvió, para ordenar a un grupo de tripulantes de mando y de cabina, permanecer en el aeropuerto para operar los vuelos retrasados, aun cuando se excedieran en su jornada laboral.

Al respecto, cumpla con informar a Ud. lo siguiente:

El artículo 152 ter D del Código del Trabajo, en sus incisos 1º y 2º, establecen:

*“La jornada mensual de trabajo de los tripulantes de vuelo y de cabina no excederá de ciento sesenta horas, salvo que la Dirección General de Aeronáutica Civil, por razones de seguridad, determine establecer una jornada menor. Su distribución se efectuará por medio de los Roles de Vuelo. Si las labores de período de servicio en tierra se desarrollan por siete días o más en el mes calendario, la jornada mensual no podrá superar las ciento ochenta horas ordinarias”.*

*“La jornada ordinaria no podrá superar las doce horas continuas de labores. Sin perjuicio de ello, la jornada ordinaria podrá extenderse hasta catorce horas ante la ocurrencia, en el respectivo vuelo, de contingencias meteorológicas (sic), emergencias médicas o necesidades calificadas de mantenimiento de la aeronave, las cuales se entiende que tienen el carácter de tales al encontrarse consignadas en el Minimum Equipment List (MEL), actualizado por la Dirección General de Aeronáutica Civil o la entidad a la cual la empresa se encuentre sujeta en cuanto a la seguridad de vuelo”.*

De las disposiciones legales precedentemente transcritas se infiere, en lo pertinente, que los tripulantes de vuelo y de cabina están afectos a una jornada mensual no superior a ciento sesenta horas, a menos que, por razones de seguridad, la Dirección General de Aeronáutica Civil, determine el establecimiento de una jornada menor. Se colige, igualmente, que su distribución será efectuada mediante los Roles de Vuelo y que si las labores de período de servicio en tierra se llevan a cabo durante siete o más días en el mes calendario, la referida jornada mensual no podrá exceder de ciento ochenta horas ordinarias.

Se desprende, asimismo, que la jornada ordinaria no podrá superar las doce horas continuas de labores, pero que podrá extenderse, sin embargo, hasta catorce horas, en caso que en el respectivo vuelo ocurran contingencias meteorológicas, emergencias médicas o necesidades calificadas de mantenimiento de la aeronave, las cuales se entiende que tienen dicho carácter por encontrarse consignadas en el *Minimum Equipment List (MEL)*, actualizado por la Dirección General de Aeronáutica Civil o por la entidad a cargo de la seguridad de vuelo a que se encuentre afecta la empresa.

En relación a la materia, el dictamen N° 2593/030, de 01.07.2013, de esta Dirección del Trabajo señaló que, *“Cuando el legislador ha establecido, en el inciso 2° del artículo 152 ter D del Código del Trabajo, la procedencia de extender la jornada ordinaria de los tripulantes de vuelo y de cabina ante la ocurrencia en el “respectivo vuelo” de contingencias meteorológicas, emergencias médicas o necesidades calificadas de mantenimiento de la aeronave, ha querido precisar que tales supuestos deben verificarse durante el correspondiente Período de Servicio de Vuelo de dicha tripulación, esto es, durante el tiempo comprendido entre su presentación al lugar o recinto asignado por el operador y aquél en que queda liberada de toda función.”*

Cabe señalar que la doctrina indicada precedentemente fue precisada a través de dictamen N° 2755/0045, de 24.05.2016, arribando a la conclusión, que *“... tales supuestos deben verificarse durante el último de los vuelos de la serie que se les hubiere asignado en un determinado Período de Servicio de Vuelo, cuyo cumplimiento pone término a dicha jornada ordinaria máxima de doce horas, circunstancia que permite atribuirle el carácter de “respectivo vuelo”, a que alude la citada norma; no así al primero, o a los anteriores de la misma serie, según el caso”*.

Lo anterior, en consideración al carácter excepcional de la norma, que autoriza sostener que la extensión de la jornada, en caso de que los supuestos allí previstos se verifiquen en el “respectivo vuelo”, debe aplicarse en forma restrictiva, vale decir, circunscrita específicamente a la situación regulada por el legislador.

Así como también, al principio in dubio pro operario, según el cual el intérprete debe elegir entre varios sentidos posibles de una norma aquel que sea más favorable para el trabajador.

Resulta pertinente agregar que, las disposiciones legales en discusión, fueron concebidas para ser aplicadas a trabajadores cuyas especiales funciones impiden o dificultan la aplicación de las normas comunes sobre jornada de trabajo.

Al respecto, resulta preciso indicar que el principal objetivo perseguido por el legislador con la dictación de la ley N° 20.321, es la necesidad de cumplir con los derechos básicos laborales de los tripulantes de vuelo y de cabina, y al mismo tiempo, con los estándares de seguridad de los vuelos impuestos por la dirección General de Aeronáutica Civil. Ello se ve reflejado en la historia fidedigna de su establecimiento y principalmente en el Mensaje Presidencial, que dio inicio al Primer Trámite Constitucional en el Senado, en cuanto se señala, en la página 6 de la recopilación de la Biblioteca del Congreso Nacional, que *“ [...] debe establecerse una diferencia clara entre las normas regulatorias laborales y aquellas en que la ley confiere facultades a la Dirección General de Aeronáutica Civil para velar por la seguridad de los vuelos. El sentido y la orientación clara de la presente iniciativa, apunta a que respetando en su integridad las normas técnicas de la D.G.A.C., se avance hacia una normalización de los contornos laborales de la actividad”*.

Agrega dicho mensaje: *“Asimismo, en materia de jornada de trabajo y descansos, la atipicidad de la actividad es recogida a través de una relación de días y horas de trabajo con su consecutivo de días y horas de descanso, siguiendo como referencia básica las determinaciones que, por motivos de seguridad en los vuelos, establece la Dirección General de Aeronáutica Civil”*.

Ahora bien, cabe agregar que esta Dirección del Trabajo, a través de Dictamen N° 2593/030, de 01.07.2013, confirmado por Dictamen N°2755/0045 de 24.05.2016, concluyó que, carece de competencia para determinar el sentido y alcance que debe darse a la expresión "necesidades calificadas de mantenimiento de la aeronave" prevista por el citado inciso 2° del artículo 152 ter D para extender la jornada ordinaria de trabajo de los tripulantes de vuelo y de cabina, en atención a que, es la Dirección General de Aeronáutica Civil la competente para conocer de dicha materia, en lo que respecta a las empresas nacionales de transporte aéreo comercial de pasajeros y carga.

A su turno, cabe tener presente que, el Código Aeronáutico, en su artículo 60, expresa que *"no obstante lo dispuesto en la legislación laboral común en materia de jornada de trabajo, la autoridad aeronáutica tendrá, por razones de seguridad de vuelo, la facultad exclusiva para establecer los sistemas y turnos de trabajo y descanso del personal de vuelo."*

Sin perjuicio de lo anterior, esta Dirección a través de dictámenes N°s 4155/161 y 4992/222 de 22.07.1996 y 03.09.1996, respectivamente, resolvió que la Dirección General de Aeronáutica Civil, en ejercicio de la potestad cedida del empleador, ha de respetar, al igual que debería hacerlo su titular original, los derechos mínimos establecidos en el Código del Trabajo.

En consecuencia, es todo cuanto puedo informar.

Saluda atentamente a Ud.,



**CHRISTIÁN MELIS VALENCIA**  
ABOGADO  
DIRECTOR DEL TRABAJO

*(Circular stamp: DIRECCION DEL TRABAJO CHILE)*

JFOC/EP/MEQB  
Distribución:

- Jefe de Gabinete
- Partes
- Control