



DEPARTAMENTO JURÍDICO
UNIDAD DE DICTÁMENES E INFORMES EN
DERECHO
K 10824 (2443) 2016

ORD.: 6154

MAT.: Solicitan pronunciamiento acerca de la procedencia de establecer los descanso post conducción de los trabajadores choferes de transporte de carga terrestre interurbana, de manera parcelada.

ANT.: 1) Pase N° 1512 de 28.10.2016 del Jefe de Gabinete del Director del Trabajo.
2) Ordinario N° 2176 de 20.10.2016 del Director Regional del Trabajo del Biobío.
3) Presentación conjunta de 13.10.2016 de don Eduardo Sanhueza Dueñas, en representación de las empresas contratistas de la Mesa de Trabajo Arauco /FENATRAF y don Jorge Hidalgo Urrutia, como representante de la FENATRAF en la misma Mesa de Trabajo.

SANTIAGO,

29 DICIEMBRE 2016

DE : JEFE DEL DEPARTAMENTO JURIDICO

A : SRES. EDUARDO SANHUEZA DUEÑAS Y JORGE HIDALGO URRUTIA
jorgehidalgo@live.cl
esanhueza@gmail.com

Por medio de las presentaciones del antecedente 3), se ha solicitado un pronunciamiento acerca de la procedencia de establecer los descanso post conducción de los trabajadores choferes de transporte de carga terrestre interurbana, de manera parcelada, entre otras consultas.

Fundan su presentación en que a partir de una mesa de trabajo, denominada Arauco/FENATRAF donde se hace presente el sistema de trabajo en el Transporte Forestal de la provincia de Ñuble, en el cual el tiempo de conducción de los trabajadores no excede de 3 a 4 horas, después del uso de su tiempo para colar y descansando los minutos establecidos por la Ley luego de la conducción, antes de reiniciar su trabajo, supone una interrupción excesiva de la jornada del chofer, lo que le causa una afectación económica al trabajador, ya que es remunerado por producto transportado.

En razón de lo anterior, proponen de común acuerdo efectuar los descansos post conducción de modo parcelado y de la siguiente manera:

- a.- Conducción de 3 horas, descansa 24 minutos, libera 1 hora, puede conducir 3 horas más.
- b.- Conducción de 2 horas, descansa 24 minutos, libera 1 hora, puede conducir 4 horas más.
- c.- Conducción de 3 horas, descansa 48 minutos, libera 2 horas, puede conducir 4 horas más
- d.- Conducción de 2 horas, descansa 48 minutos, libera 2 horas, puede conducir 5 horas más.

Agregan que los trabajadores no conducirán 5 horas continuas y que de hacerlo, se les otorgará las dos horas de descanso. Consideran que con

esta propuesta se disminuyen las controversias respecto de los tiempos de espera, además que en la práctica, los descansos post conducción se confunden con estos tiempos.

También consultan, si el tiempo de colación puede otorgarse junto con los descansos post conducción, pues a su juicio, estos últimos son inherentes a la conducción y no son jornada de trabajo, aunque sí remunerados según acuerdo de las partes. Y si el trabajador llega a su destino y termina el trabajo diario ¿los descansos post conducción deberán realizarse en la empresa o puede retirarse como término de la jornada?

Al respecto, cúpleme en informar a Ud. lo siguiente:

El artículo 25 bis del Código del Trabajo que establece la jornada de trabajo de los choferes de carga terrestre interurbana el que señala: *“La jornada ordinaria de trabajo de choferes de vehículos de carga terrestre interurbana, no excederá de ciento ochenta horas mensuales, la que no podrá distribuirse en menos de veintidós días. El tiempo de los descansos a bordo o en tierra y de las esperas a bordo o en el lugar de trabajo que les corresponda no será imputable a la jornada, y su retribución o compensación se ajustará al acuerdo de las partes. La base de cálculo para el pago de los tiempos de espera, no podrá ser inferior a la proporción respectiva de 1,5 ingresos mínimos mensuales. Con todo, los tiempos de espera no podrán exceder de un límite máximo de ochenta y ocho horas mensuales.*

El trabajador deberá tener un descanso mínimo ininterrumpido de ocho horas dentro de cada veinticuatro horas.

En ningún caso el trabajador podrá manejar más de cinco horas continuas, después de las cuales deberá tener un descanso cuya duración mínima será de dos horas. En los casos de conducción continua inferior a cinco horas el conductor tendrá derecho, al término de ella, a un descanso cuya duración mínima será de veinticuatro minutos por hora conducida. En todo caso, esta obligación se cumplirá en el lugar habilitado más próximo en que el vehículo pueda ser detenido, sin obstaculizar la vía pública. El camión deberá contar con una litera adecuada para el descanso, siempre que éste se realice total o parcialmente a bordo de aquél.”

De la norma recién transcrita se desprende que la jornada de trabajo es de 180 horas semanales, las que no podrán distribuirse en menos de 21 días, que los tiempos de espera no constituyen jornada, indicando su forma de pago y su límite en 88 horas mensuales. Asimismo, establece un descanso mínimo entre jornadas y un límite máximo de conducción, además de la obligación de mantener una litera para el descanso a bordo del vehículo.

Este Servicio ya se ha pronunciado en torno a la aplicación práctica de lo dispuesto en el artículo en comento, particularmente, por medio del dictamen N°4409/079 de 23.10.2008, que dispone en sus partes pertinentes: **“Jornada de trabajo:** *Si bien en materia de jornada ordinaria se mantienen las 180 horas mensuales, ésta contiene un elemento nuevo que dice relación con la distribución de la misma, conforme al cual dicha jornada ordinaria de trabajo no puede ser distribuida en menos de veintidós días.*

Al efecto es necesario recordar que, independientemente que la jornada de 180 horas mensuales por expreso mandato legal deba distribuirse en no menos de veintidós días, de acuerdo a la reiterada y uniforme jurisprudencia de esta Dirección, pudiendo citarse a vía ejemplar el dictamen N°2893/134, de 16.05.94, los choferes de vehículos de carga interurbana tienen derecho a un día de descanso en la semana por las actividades desarrolladas en día domingo y otro por cada festivo en que los trabajadores debieron prestar servicios

En opinión de esta Dirección, lo expuesto precedentemente permite sostener, por una parte, que el plazo mínimo de veintidós días en el cual debe distribuirse la jornada ordinaria de trabajo no es de días corridos y, por otra, que respecto de los dependientes exceptuados del descanso dominical, cuyo es el caso del personal de la especie, la irrenunciabilidad de los descansos compensatorios ha sido prevista por el legislador sólo respecto de uno semanal, pudiendo negociarse los restantes por el hecho de incidir festivos en la respectiva semana.

Descansos a bordo o en tierra: Tales tiempos **no son imputables** a la jornada y su retribución se ajusta al acuerdo de las partes.

b.2) **Esperas a bordo o en el lugar de trabajo:** Respecto de éstas, el citado precepto precisa, por una parte, que se trata de esperas a bordo o en el lugar de trabajo que les corresponda, señalando expresamente que tales tiempos **no son imputables a la jornada** y su retribución o compensación se ajusta al acuerdo de las partes, fijándole no obstante una base de cálculo mínima.

c) **Descansos entre jornadas y Tiempos máximos de conducción:** Los incisos 2º y 3º de la norma legal precedentemente transcrita, relativos a los descansos entre jornadas y a los tiempos máximos de conducción no varían respecto de la norma original, vale decir, el trabajador debe tener un descanso mínimo ininterrumpido de 8 horas dentro de cada 24 horas, como asimismo, no puede manejar más de 5 horas continuas, después de las cuales debe tener un descanso mínimo de 2 horas.

d) **Situación de los choferes de vehículos de carga terrestre interurbana cuyos trayectos, y por ende los períodos de conducción, son inferiores a 5 horas.**

En tales casos, el conductor tendrá derecho, al término del respectivo período de conducción, a un descanso cuya duración mínima será de 24 minutos por hora conducida. Al efecto, cabe indicar que el inciso 3º ha recogido la doctrina sustentada por este Servicio sobre la materia conforme a la cual en los casos de trayectos inferiores a 5 horas el chofer tiene derecho a un descanso equivalente a la aplicación de la proporción 5: 2, cuyo resultado, por ejemplo, en el caso de trayectos de 1 hora de duración el descanso sería de 24 minutos.

Ahora bien, la disposición legal que nos ocupa señala que "en todo caso" el descanso en referencia deberá cumplirse en el lugar habilitado más próximo, de forma que el vehículo al ser detenido no signifique un obstáculo para la vía pública, lo cual implica, en opinión de este Servicio, que tal obligación rige tanto para la regla general de lapsos de conducción como para la situación particular de los trayectos inferiores a 5 horas.

En cuanto a la alusión de la norma en orden a que el descanso debe cumplirse en el lugar habilitado más próximo, cabe hacerse cargo de la situación fáctica que dicho lugar se encuentre luego de haberse cumplido las cinco horas de conducción o las que corresponda en el caso de trayectos inferiores a dicho límite, en tal caso con el objeto de cumplir con la norma, en opinión de este Servicio, puede excederse el antedicho límite y el descanso será equivalente al mayor tiempo de conducción efectuado aplicando siempre la proporción 5: 2."

Como es posible deducir de la doctrina precitada, en ningún momento se permite que los tiempos de descanso post conducción, puedan ser sometidos al acuerdo de las partes, puesto al carácter de irrenunciables de los derechos de los trabajadores, situación que se ve reafirmada en el Ordinario N°69 de 07.01.2016 el que dispone: "Refuerza lo concluido precedentemente, la naturaleza de orden público de las normas que conforman el Derecho del Trabajo, particularmente el carácter imperativo de éstas. En efecto, "la característica de orden público del derecho laboral resulta inherente a su misma naturaleza, ya que si las partes pudieran libremente y en virtud de la autonomía de la voluntad derogar sus imposiciones, perdería su razón de ser al no poder cumplir con la finalidad para la cual fue creado, carácter que justifica asimismo el que no se trate de un orden público absoluto, que no admitiría alteración alguna por las partes, sino, por regla general, relativo", puesto que, por medio de un acuerdo, las partes, podrían mejorar tales condiciones, pero nunca disminuir, toda vez que dichas normas establecen mínimos con carácter obligatorio para las partes.

Así entonces, el carácter de orden público que detentan las normas del Derecho del Trabajo, implica la consagración de la irrenunciabilidad de los derechos que se establecen a favor de los trabajadores, como la inderogabilidad o alteración de sus normas."

En virtud de lo anterior, el modelo de distribución acordado por ustedes, no se ajusta a derecho, pues los descansos post conducción son

irrenunciables, debiendo ser efectivos de inmediato, de acuerdo al período de conducción, sin perjuicio de cumplir con la obligación de detención en lugar habilitado.

En el caso presentado, de los dos intereses que convergen, el derecho al descanso es irrenunciable, por lo que la fórmula de acuerdo, no puede consistir en la disminución de este último, aun cuando cuente con la voluntad de los trabajadores, por lo que se deberá atender a la remuneración de los descansos.

Con relación a su consulta: Si el trabajador llega a su destino y termina el trabajo diario ¿los descansos post conducción deberán realizarse en la empresa o puede retirarse como término de la jornada? Este Servicio ya se ha pronunciado al respecto, por medio del Ordinario N° 2951 de 02.06.2016, el cual dispone en lo pertinente *“De la misma disposición aparece que el legislador ha distinguido entre tiempos de descanso y de espera, tanto a bordo, tierra o en el lugar de trabajo, estableciendo que ellos no serán imputables a la jornada laboral de dichos dependientes...”*

“Respecto a los tiempos de descanso de dichos trabajadores, después de la conducción, vale decir, dos horas si la misma alcanza a 5 horas continuas o 24 minutos por hora conducida, si es inferior, la normativa en comento prescribe que la retribución o compensación de los mismos se efectuará conforme a lo acordado por las partes, estableciendo además, el lugar en que éstos podrán hacerse efectivos.”

Se desprende de la doctrina anterior, que los descansos entendidos en su sentido amplio, pueden llevarse a cabo a bordo del móvil, en tierra o en el lugar de trabajo, por otra parte, refiriéndose precisamente a los descansos post conducción, remite al acuerdo de las partes, no sólo la forma como deberá ser remunerado sino también el lugar donde se hará efectivo.

A mayor abundamiento, es dable indicar que una alternativa como la propuesta requiere una modificación legal, lo que está fuera del ámbito de competencia de este Servicio.

En consecuencia, no se ajusta a derecho la fórmula propuesta para parcelar los descansos post conducción, en los términos señalados en el cuerpo del presente informe.

Es cuanto puedo informar


JOSE FRANCISCO CASTRO CASTRO
ABOGADO
JEFE DEL DEPARTAMENTO JURIDICO
DIRECCIÓN DEL TRABAJO



JFCC/LEP/CGD

Distribución:

- Jurídico
- Control
- Oficina de Partes

