



DEPARTAMENTO JURIDICO
K. 12075(2094)/2014

ORD N° 0338

Juridico

MAT.: Niega lugar a la solicitud de reconsideración de la doctrina contenida en el Ordinario N°2225, de 16.06.2014, mediante el cual esta Dirección concluyó que la norma del artículo 152 ter F del Código del Trabajo, que contempla la jornada especial a que pueden estar afectos los tripulantes de vuelo y de cabina de aeronaves comerciales de pasajeros y carga, no resulta aplicable tratándose de los períodos de servicio de vuelo que deben cumplir los tripulantes por los que se consulta, que cubren la ruta Santiago–El Salvador–Santiago, los cuales se rigen por las disposiciones sobre jornada ordinaria previstas en el artículo 152 ter D del mismo cuerpo legal.

ANT.: 1)Ord. N°1362, de 07.09.2016, de I.C.T. Santiago Poniente.
2)Ord. N°547, de 25.01.2016, de Jefe Unidad de Dictámenes e Informes en Derecho (s).
3)Ord. N°6590, de 16.12.2015, de Jefa Unidad de Dictámenes e Informes en Derecho.
4)Ord. N°4458, de 31.08.2015, de Jefe Unidad de Dictámenes e Informes en Derecho (s).
5)Oficio N°05/0/1458/8295, de 06.01.2015, de Director General Dirección General de Aeronáutica Civil.
6)Ord. N°4767, de 01.12.2014, de Jefa Unidad de Dictámenes e Informes en Derecho.
7)Ord. N°4765, de 01.12.2014, de Jefa Unidad de Dictámenes e Informes en Derecho.
8)Presentación, de 15.10.2014, de Sr. José Huepe P., gerente de operaciones Aerovías DAP.

SANTIAGO,

19 ENE 2017

DE : DIRECTOR DEL TRABAJO

A : SEÑOR JOSÉ HUEPE PÉREZ
GERENTE DE OPERACIONES
AEROVÍAS DAP S.A.
Jose.huepe@aeroviasdap.cl
AV. CARLOS PEÑA OTAGUI N°12014
LAS CONDES/

Mediante presentación citada en el antecedente 8), solicita la reconsideración del Ord. N°2225, de 16.06.2014, emitido por este Servicio a requerimiento de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que concluye lo siguiente:

1) La norma del artículo 152 ter F del Código del Trabajo, que contempla la jornada especial a que pueden estar afectos los tripulantes de vuelo y de cabina de aeronaves comerciales de pasajeros y carga, no resulta aplicable tratándose de los

períodos de servicio de vuelo que deben cumplir los tripulantes que cubren la ruta Santiago–El Salvador–Santiago, que se rigen por las normas sobre jornada ordinaria previstas en el artículo 152 ter D del mismo cuerpo legal.

2) No se ajusta a derecho la jornada ordinaria a que se encuentran afectos dichos tripulantes, que implica para estos cumplir con un periodo de servicio de vuelo de menos de 7 horas en jornada ordinaria, sin hacer uso a continuación del descanso compensatorio de 10 horas exigido por la ley, para luego llevar a cabo otro de dichos periodos, en el lapso de 24 horas consecutivas, toda vez que en tal caso debe aplicarse la norma el inciso 5º del citado artículo 152 ter D, que prohíbe llevar a cabo otro vuelo dentro de las veinticuatro horas de iniciado el primero, salvo que entre el comienzo de este y el término del segundo no se excedan las doce horas, condición que no se cumpliría en la especie.

Con el objeto de avalar su petición, afirma que la jornada que rige a la tripulación sobre la cual recayó el pronunciamiento impugnado cumpliría las exigencias que dispone el artículo 152 ter F, inciso 2º del Código del Trabajo, sobre jornada especial de los tripulantes de vuelo y de cabina de aeronaves comerciales de pasajeros y carga, además de haber manifestado dicho personal su aceptación respecto del itinerario propuesto por la empresa empleadora, conforme a las estipulaciones del contrato de transporte aéreo suscrito por esta última con la División El Salvador de CODELCO.

Agrega que la emisión del referido Ordinario se origina en una consulta que efectuara su representada a la Dirección General de Aeronáutica Civil, quien, a su vez, requirió un pronunciamiento sobre la materia a este Servicio, haciendo presente dicha autoridad aeronáutica, en esa oportunidad, que los períodos de servicio de vuelo de los trabajadores en referencia no afectaban la seguridad de los vuelos; ello en atención a que las dos rutas contempladas en el respectivo período no exceden en total de dos horas y media y al descanso de que gozan los tripulantes respectivos durante el tiempo intermedio, en un hotel de la localidad de El Salvador.

Precisa a continuación que atendido que la casa matriz de la empresa tiene domicilio en la ciudad de Punta Arenas no le fue posible remitir en el plazo conferido para ello por esta Dirección y antes de emitirse el pronunciamiento cuya reconsideración solicita, los antecedentes y fundamentos que a juicio de su representada debían tenerse en cuenta al momento de emitirse el referido pronunciamiento.

Prosigue aclarando que en ningún caso su representada ha pretendido someter a los tripulantes de su dependencia a un sistema de «turnos cortados», a que hace alusión el oficio en referencia, que implica, en la situación en estudio, someter a los tripulantes de vuelo y de cabina que han cumplido el primero de los vuelos asignados a una espera de alrededor de seis horas antes de iniciarse el último de ellos, toda vez que, luego del término de dicho período de servicio de vuelo se les concede el descanso previsto en la tabla contenida en el inciso 2º del artículo 152 ter G del Código del Trabajo. De igual manera, dichas horas de prestación de servicios son consideradas para el cómputo semanal y mensual como horas trabajadas, que no pueden exceder de 160 mensuales, de acuerdo a lo establecido en el artículo 152 ter D, inciso 1º del citado cuerpo legal; a lo anterior se suma que la tripulación afecta a dicha jornada no podrá efectuar dos períodos de servicio de vuelo consecutivos, todo lo cual ha sido consignado en el acuerdo tipo que se adjunta.

Por otra parte, cabe hacer presente que en respuesta a traslado conferido por este Servicio a la Dirección General de Aeronáutica Civil, a fin de poner en su conocimiento la solicitud de reconsideración del pronunciamiento que requiriera en su oportunidad, reiteró, en síntesis, que si bien la jornada de los tripulantes de que se trata no representa riesgo para la seguridad de las operaciones de la empresa en referencia, atendida la brevedad de la duración de los vuelos, el corto período de servicio real y la extensión del reposo previsto para las tripulaciones, en condiciones confortables, tal como señalara esta Dirección en el oficio impugnado, lo cierto es que la jornada especial

prevista en el artículo 152 ter F del Código del Trabajo no constituiría, en su opinión, una modalidad aplicable a los tripulantes por los que se consulta.

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

A fin de contar con todos los antecedentes relativos a la solicitud de reconsideración planteada por la empresa Aerovías DAP S.A. y accediendo a la petición efectuada por dicha entidad empleadora, se requirió informe a la Inspección Comunal del Trabajo Santiago Poniente, acerca de las condiciones en que los tripulantes de vuelo y de cabina de que se trata cumplen la jornada de trabajo respectiva.

Del informe redactado por el fiscalizador de esa Repartición, don Cristián Anjel Roa, se desprende, en primer término, que el período de servicio de vuelo (en adelante PSV) que deben cumplir los días lunes los tripulantes en referencia comienza en la ciudad de Santiago, a las 06:00 AM, con su presentación en el aeropuerto, para luego, a las 07:00 AM, iniciar un vuelo de aproximadamente una hora y media de duración, con destino a El Salvador, que termina con su arribo a esta localidad, a las 08:30 AM, luego de lo cual se dirigen al hotel contratado por el empleador, donde descansan a partir de las 09:30 AM y hasta la hora de presentación al aeropuerto de El Salvador, a las 18:00 horas, para iniciar el vuelo de regreso a Santiago, ciudad a la que arriban a las 20:00 horas, quedando finalmente liberados de toda función a las 21:00 horas, luego de haber cumplido un PSV de quince horas.

Precisado lo anterior, cabe hacer presente que las conclusiones a que arriba este Servicio en el pronunciamiento en estudio se sustentan en lo dispuesto en los artículos 152 ter D y 152 ter F del Código del Trabajo, el primero de los cuales establece la jornada ordinaria a la que están afectos los tripulantes de vuelo y de cabina de aeronaves comerciales de pasajeros y carga, que no debe superar las doce horas continuas de labores, sin perjuicio de que pueda extenderse a catorce ante la ocurrencia en el respectivo vuelo de contingencias meteorológicas, emergencias médicas o necesidades calificadas de mantenimiento de la aeronave.

Por su parte, la jornada especial contemplada en el segundo de los preceptos legales citados en el párrafo anterior, es aquella que se lleva a cabo durante más de doce horas para alcanzar destinos más lejanos y que no puede superar en caso alguno las veinte horas en un lapso de veinticuatro horas.

Conforme a la misma norma se habilita al empleador para programar vuelos o rutas de largo alcance, que consideren excepcionalmente la ida y regreso al mismo lugar, con igual tripulación y siempre que concorra el cumplimiento de los requisitos allí previstos, vale decir, que la Dirección General de Aeronáutica Civil no hubiere efectuado reparos a la seguridad de dichos vuelos y que exista acuerdo en tal sentido entre la empresa y los trabajadores afectos, el que deberá registrarse en la Dirección del Trabajo y cuya vigencia será de dos años.

Pues bien, la solicitud de reconsideración de que se trata persigue que este Servicio declare la procedencia de considerar como jornada especial el cumplimiento del PSV consignado en el informe emitido por la Inspección Comunal del Trabajo Santiago Poniente a que se ha hecho referencia.

Al respecto es preciso reiterar que dicho PSV no puede ser considerado como jornada especial, toda vez que, según ya se expusiera en el oficio impugnado, no se está en presencia, en tal caso, de una jornada destinada a cubrir vuelos de larga duración y que excepcionalmente requieran cumplir una ruta que incluya la ida y el regreso al lugar de origen y con la misma tripulación, sino que se trata, más bien, de la programación de dos PSV de corta duración, para cubrir una ruta de ida y regreso al mismo lugar, dentro del término de veinticuatro horas y con la misma tripulación, respecto de la cual resultan aplicables las normas sobre jornada ordinaria previstas para los tripulantes en referencia.

A este respecto, y tal como se manifestara en el pronunciamiento objeto de la petición de reconsideración de que se trata, el análisis conjunto de las disposiciones legales contenidas en los artículos 152 ter A, letra c) y 152 ter D, incisos 2º, 4º y 5º, todos del Código del Trabajo, permite inferir, en primer término, que el legislador ha definido el Período de Servicio de Vuelo como el tiempo transcurrido, dentro del término de 24 horas consecutivas, contado desde que el tripulante de vuelo y de cabina se presenta en las dependencias aeroportuarias o lugar asignado por el operador, con el objeto de preparar, realizar y finalizar operacional y administrativamente un vuelo, hasta que el tripulante es liberado de toda función.

Se colige, asimismo, que la jornada ordinaria de los tripulantes de que se trata no podrá superar las doce horas continuas de labores, sin perjuicio de permitirse su extensión a catorce horas, ante la ocurrencia de las situaciones ya anotadas.

A su vez, las tablas contenidas en el inciso 4º del artículo 152 ter D, contemplan el número de horas de descanso compensatorio a que tienen derecho los aludidos trabajadores, luego de cumplir con un PSV, las que se determinan fijando una correspondencia entre las horas laboradas y las de descanso compensatorio.

Por último, el precepto del inciso 5º, del mismo artículo establece que si un PSV se desarrolla en siete o menos horas, no se podrá llevar a cabo otro vuelo dentro de las veinticuatro horas de iniciado el primero, a menos que entre el comienzo de este y el término del segundo no se excedan las doce horas.

Es así que en el pronunciamiento en referencia se analizó la jornada de que se trata a la luz de las disposiciones recientemente comentadas, advirtiendo en esa oportunidad que aquella no se ajustaba a derecho, por cuanto se trataba, según el ejemplo expuesto por la Dirección General de Aeronáutica Civil, del cumplimiento de dos PSV en el término de 24 horas consecutivas, de aproximadamente cuatro horas cada uno, con un descanso entre ambos de seis horas y media, lo cual no se aviene con el régimen de períodos de servicio de vuelo y descansos compensatorios correlativos contemplado en el citado artículo 152 ter D, ni a lo expresado por este Servicio en dictámenes N°4219/39, de 04.10.2012 y N°2898/34, de 24.07.2013, a partir de la definición de período de descanso mínimo contenida en la Resolución Exenta N°1437, de 21.09.2009, sobre los períodos de servicio y de descanso de las tripulaciones, basada en aspectos de seguridad, emanada de la autoridad aeronáutica en referencia.

En efecto, de acuerdo a dicha resolución exenta, el descanso mínimo es aquel correspondiente a 10 horas liberadas de toda función a que tiene derecho un tripulante luego de haber cumplido un período de servicio de vuelo de siete horas o menos, antes de cumplir otro complementario dentro de 24 horas, prerrogativa que no se cumpliría en la situación en estudio, en que el descanso entre los períodos de servicio de vuelo de que se trata es de aproximadamente ocho horas con treinta minutos, según se desprende del citado informe de la Inspección Comunal del Trabajo Santiago Poniente.

A lo anterior se suma que tampoco es posible encuadrar dicha jornada dentro de la excepción contemplada en el inciso 5º del citado precepto legal, que permite, en el caso de haberse llevado a cabo un PSV en siete horas o menos, iniciar otro, solo si entre el comienzo del primero y el término del segundo no se exceden las doce horas.

Ello, por cuanto, si bien es cierto, los períodos de servicio de vuelo en estudio se cumplirían en un tiempo inferior a siete horas, no lo es menos que entre el inicio del primero y el término del segundo —vale decir, entre las 06:30 horas y las 20:00 horas— se exceden las doce horas, tiempo máximo permitido por la norma en comento, a fin de evitar que los tripulantes de vuelo y de cabina deban laborar en un sistema de «turnos cortados», que les impida disponer del tiempo intermedio, que es incompatible con cualquier actividad personal, familiar o social, toda vez que se trata de aquel que transcurre entre uno y otro PSV, que no habilita al tripulante respectivo a hacer uso del

descanso compensatorio que le asiste, encontrándose, no obstante, a disposición del empleador sin llevar a cabo prestación de servicio alguna; situación por lo demás, ya analizada en el oficio impugnado a partir de lo consignado al respecto en la historia de la ley N°20.321, de 2009, que incorporó la citada normativa al Código del Trabajo.

En estas circunstancias, cabe sostener que en el evento de haberse llevado a cabo un PSV de 7 horas o menos sin haber otorgado el descanso mínimo de 10 horas que establece la tabla respectiva en el artículo 152 ter D del Código del Trabajo, debe aplicarse la norma contenida en su inciso 5°, que prohíbe llevar a cabo otro vuelo dentro de las veinticuatro horas de iniciado el primero, salvo que entre el comienzo de uno y el término del otro no se excedan las doce horas, condición que no se cumpliría en la especie.

Atendidas las razones expuestas en párrafos que anteceden, esta Dirección estima que no concurren antecedentes suficientes, de hecho ni de derecho, que permitan variar lo manifestado en el oficio impugnado.

En consecuencia, sobre la base de las disposiciones legales citadas, jurisprudencia administrativa invocada y consideraciones expuestas, cumplo con informar a Ud. que no es posible acceder a la solicitud de reconsideración de la doctrina contenida en el Ordinario N°2225, de 16.06.2014, según la cual, la norma del artículo 152 ter F del Código del Trabajo, que contempla la jornada especial a que pueden estar afectos los tripulantes de vuelo y de cabina de aeronaves comerciales de pasajeros y carga, no resulta aplicable tratándose de los períodos de servicio de vuelo que deben cumplir los tripulantes por los que se consulta, que cubren la ruta Santiago–El Salvador–Santiago, los cuales se rigen por las disposiciones sobre jornada ordinaria previstas en el artículo 152 ter D del mismo cuerpo legal.

Saluda atentamente a Ud.,


CHRISTIAN MELIS VALENCIA
ABOGADO
DIRECTOR DEL TRABAJO


JFCC/LBP/MPKC
Distribución:

- Jurídico
- Partes
- Control
- I.C.T. Santiago Poniente
- Dirección General de Aeronáutica Civil
 (Clasificador 3, Correo 9, Providencia)