



DEPARTAMENTO JURÍDICO  
K. 12503(2185)/2012  
K. 14872(2605)/2012

34

ORD. N° \_\_\_\_\_

**MAT.:** 1) Resulta jurídicamente procedente que los tripulantes de vuelo y de cabina de aeronaves comerciales de pasajeros y carga que han cumplido un Período de Servicio de Vuelo en jornada ordinaria, seguido del descanso compensatorio correlativo, de acuerdo a la tabla inserta en el artículo 152 ter D del Código del Trabajo, lleven a cabo otro de dichos períodos en el término de 24 horas consecutivas, siempre que la duración de ambos no supere en total las doce horas —o catorce, si se ha verificado alguna de las condiciones previstas en la misma norma— y que a continuación del segundo período de servicio de vuelo el tripulante respectivo haga uso igualmente del referido descanso.

2) En el evento de haberse llevado a cabo un Período de servicio de Vuelo de 7 horas o menos sin haberse otorgado el descanso mínimo de 10 horas que establece la tabla respectiva en el citado artículo 152 ter D, debe aplicarse la norma contenida en el inciso 5º del mismo precepto, que prohíbe llevar a cabo otro vuelo dentro de las veinticuatro horas de iniciado el primero, salvo que entre el comienzo de éste y el término del segundo no se excedan las doce horas.

Complementa la doctrina contenida en dictamen N° 4219/39, de 04.10.2012.

**ANT.:** 1) Instrucciones de 15.04.2013, de Jefa U. Dictámenes e Informes en Derecho.

2) Notas de respuesta, de 20.02.2013 y 15.02.2013, de Sindicato de Tripulantes de Cabina de Lan Express S.A.

3) Oficio N° 08/0/1/292/0825, de 18.02.2013, de DGAC.

4) Nota de respuesta, de 14.02.2013, de Sindicato de Pilotos de Lan Airlines S.A.

5) Ord. N° 5505, de 19.12.2012, de Directora del Trabajo.

6) Ords. N°s. 5076, 5075, 5074, 5072 y 5071, de 20.11.2013, de Unidad de Dictámenes e Informes en Derecho.

7) Presentación, de 24.10.2012, de Sr. Matías Cristi A., Asesor Legal de Transporte Aéreo S.A.

**FUENTES:**

Código del Trabajo, artículos 152 ter A y 152 ter D.

SANTIAGO,

24 JUL 2013

DE : DIRECTORA DEL TRABAJO

A : SR. MATÍAS CRISTI ALONSO  
ASESOR LEGAL TRANSPORTE AÉREO S.A.  
AV. AMÉRICO VESPUCCIO N° 901  
RENCA/

Mediante presentación citada en el antecedente 7), requiere la aclaración del dictamen N° 4219/039, de 04.10.2012, según el cual "Resulta jurídicamente procedente que los tripulantes de vuelo de aeronaves

*comerciales de pasajeros y carga que han cumplido un período de servicio de vuelo lleven a cabo otro en el término de 24 horas consecutivas, siempre que a continuación del primero el tripulante respectivo hubiere hecho uso del correspondiente descanso compensatorio previsto por la ley”.*

Lo anterior, por cuanto, si bien es cierto, las materias abordadas contribuyen a establecer el alcance de las normas del artículo 152 ter y siguientes del Código del Trabajo, en especial, la del artículo 152 ter D del citado cuerpo legal, relativa a la jornada ordinaria de trabajo a que se encuentran afectos los tripulantes de vuelo y de cabina de aeronaves comerciales de pasajeros y carga, no lo es menos que resulta necesario precisar lo siguiente:

1) Si, en el evento de haberse realizado un rol de vuelo de más de 7 horas, seguido del descanso correlativo acorde la citada tabla del artículo 152 ter D, pueden planificarse sin restricciones sucesivos períodos de servicio de vuelo, ajustándose a la correlación de descansos que establece la referida tabla y teniendo como único límite el tope de entre 5 y 10 días continuos de labores que establece el inciso 2º del artículo 152 ter H del mismo cuerpo legal.

2) Si habiéndose realizado un período de servicio de vuelo de 7 horas o menos y otorgado seguidamente un descanso inferior a las 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 5º, que exige el transcurso del período de 12 horas entre el inicio del primer vuelo y el término del último.

Cabe hacer presente al respecto, que este Servicio, en cumplimiento de lo dispuesto en el inciso final del artículo 10 de la Ley Nº 19.880, que consagra los principios de contradicción e igualdad de los interesados, puso en conocimiento de los sindicatos de pilotos y tripulantes de cabina de las empresas Lan Airlines S.A., Lan Express y Lan Cargo S.A. la presentación del asesor legal de la empresa Transporte Aéreo S.A.

En respuesta a dicho traslado, el Sindicato de Pilotos de la Empresa LAN Airlines S.A. manifiesta, en síntesis, que el dictamen cuya aclaración solicita el asesor legal de Transporte Aéreo S.A. omitió que la “jornada ordinaria no podrá superar las doce horas continuas o discontinuas de labores”, tal como señala el artículo 152 ter D, inciso 2º del Código del Trabajo y, por tanto, de acuerdo a la citada conclusión del dictamen, un Período de Servicio de Vuelo seguido del descanso habilitaría para iniciar un nuevo Período de Servicio de Vuelo, que podría sobrepasar el límite de 12 horas dentro de las 24 horas. Dicho en otros términos, el descanso compensatorio finalizado antes del término de 24 horas habilitaría el inicio consecutivo de un nuevo Período de Servicio de Vuelo.

Agrega, que el aludido asesor legal incurre en un error cuando afirma que luego de un Período de Servicio de Vuelo de 7 horas o menos podría seguir un descanso inferior al mínimo de 10 horas establecido por la ley, toda vez que de la tabla de horas de Período de Servicio de Vuelo y los descansos correlativos, consignada en el artículo 152 ter D del Código del Trabajo, se desprende que no resulta jurídicamente procedente estipular descansos inferiores a 10 horas.

Por su parte, los dirigentes del Sindicato de Tripulantes de Cabina de la Empresa Lan Express S.A. expresan que la mencionada solicitud de la empresa Transporte Aéreo S.A. pretende derechamente una modificación del dictamen de que se trata, en orden a flexibilizar las disposiciones legales que rigen a los tripulantes de vuelo y de cabina, pese al claro tenor del artículo 152 ter D y siguientes del Código del Trabajo, que no admiten, ni en su letra ni en su espíritu

una lectura distinta de la literal, razón por la cual, en caso de acogerse dichas modificaciones se afectarían gravemente los descansos a que tienen derecho los referidos trabajadores y las condiciones de seguridad de los pasajeros.

Refutan, por otra parte —y en los mismos términos que el Sindicato de Pilotos de Lan Airlines S.A.—, los argumentos hechos valer por el asesor legal de Transporte Aéreo S.A., en cuanto a que en el caso de los tripulantes en referencia pueden existir descansos inferiores a 10 horas.

Manifiestan, por último, que Transporte Aéreo S.A. se ha arrogado la facultad de “planificar sin restricciones sucesivos PSV...”, teniendo como único límite el tope de cinco y diez días continuos de labores a que se refiere el inciso 2º del artículo 152 ter H del Código del Trabajo, sin tener en consideración la definición de Período de Servicio de Vuelo prevista en la letra c) del artículo 152 ter A del mismo cuerpo legal, como aquel que corresponde al tiempo transcurrido “...dentro de un período de 24 horas consecutivas...”. Aún más, para sortear los límites que impone la norma de excepción del inciso 5º del artículo 152 ter D, ya citado, que permite llevar a cabo, después de un Período de Servicio de 7 horas o menos, otro vuelo, siempre que entre el inicio del primero y el término del segundo no se excedan las doce horas, lo que pretende Transporte Aéreo S.A. es que se le permita sobrepasar dicho límite e iniciar inmediatamente otro Período de servicio de Vuelo, lo cual violenta gravemente las normas sobre descanso obligatorio que rigen a los aludidos tripulantes.

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

Como ya se expresara, el dictamen N°4219/039, de 04.10.2012, cuya aclaración solicita, sostuvo que *“Resulta jurídicamente procedente que los tripulantes de vuelo de aeronaves comerciales de pasajeros y carga que han cumplido un período de servicio de vuelo lleven a cabo otro en el término de 24 horas consecutivas, siempre que a continuación del primero el tripulante respectivo hubiere hecho uso del correspondiente descanso compensatorio previsto por la ley”*.

Ello, en primer término, sobre la base de lo dispuesto en el artículo 152 ter A, letra c) del Código del Trabajo, que define el Período de Servicio de Vuelo de los tripulantes de vuelo y de cabina en referencia en los siguientes términos: *“...Corresponde al tiempo transcurrido, dentro de un período de 24 horas consecutivas, desde el momento 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 tuvo en vista, además, lo dispuesto en los incisos 2º, 4º y 5º del artículo 152 ter D del Código del Trabajo, según el cual la jornada ordinaria de los tripulantes en referencia no podrá superar las doce horas continuas de labores, sin perjuicio de permitirse su extensión a catorce horas, ante la ocurrencia en el respectivo vuelo de las contingencias, emergencias o necesidades allí previstas.

A su vez, dicha normativa contempla el número de horas de descanso compensatorio a que tienen derecho los aludidos trabajadores, luego de cumplir con un período de servicio de vuelo, las que deben determinarse de acuerdo a la tabla respectiva que consigna la misma disposición, fijando una correspondencia entre las horas laboradas y las de descanso compensatorio.

La citada disposición legal establece también que si un período de servicio de vuelo 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 éste y el término del segundo no se excedan las doce horas.

Para arribar a la conclusión del citado dictamen, este Servicio tuvo en consideración, además, lo consignado en la historia de la ley N° 20.321, en cuanto a que el establecimiento por el legislador de las horas de descanso que contempla el citado artículo 152 ter D, persigue no sólo otorgar a los tripulantes de que se trata el necesario reposo luego de un período de servicio de vuelo, sino también dar debido cumplimiento a los estándares de seguridad del transporte aéreo y por tanto, nada obsta a que en las oportunidades en que dicho descanso exigido por ley culmine antes de cumplirse las 24 horas consecutivas contadas desde el inicio del primer período de servicio de vuelo, pueda iniciarse otro, siempre que este último no se extienda más allá de dicho término.

Se indicó, a su turno, que dicha conclusión concuerda con lo dispuesto en el citado inciso 2° del artículo 152 ter D, si se tiene en consideración que a través de dicho precepto —que regula la jornada ordinaria de los tripulantes por los que se consulta—, el legislador ha prohibido llevar a cabo períodos de servicio de vuelo que superen las 12 horas continuas de labores, salvo las excepciones legales a que se ha hecho referencia; no así, efectuar otro de dichos períodos una vez que el tripulante ha hecho uso del descanso compensatorio previsto por la ley.

Por último, se sostuvo que la tesis planteada en el pronunciamiento en comento se aviene con lo señalado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, en el informe que solicitara este Servicio a esa Repartición, en tanto allí se indicó que el cumplimiento de un Período de Servicio de Vuelo en el término de 24 horas consecutivas, se puede verificar hasta por un máximo de 12 horas continuas o parceladas en dos períodos de servicio, en la medida que se cumplan los de descanso correspondientes a los PSV realizados, con la limitación de no exceder el máximo de 12 horas de Período de Servicio de Vuelo u 8 horas de Tiempo de Vuelo, en las 24 horas consecutivas.

Ahora bien, la solicitud de aclaración del citado dictamen dice relación, en primer lugar, con la necesidad de establecer que en el evento de haberse realizado un Período de Servicio de Vuelo de más de 7 horas, acorde con la citada tabla del artículo 152 ter D, pueden planificarse sin restricciones sucesivos períodos de servicio de vuelo, ajustándose a la correlación de descansos que establece la referida tabla y teniendo como único límite el tope de entre 5 y 10 días continuos de labores que establece el inciso 2° del artículo 152 ter H del mismo cuerpo legal.

Para graficar su aserto, señala que si a un Período de Servicio de Vuelo menor, igual o mayor de siete horas le sigue un descanso en conformidad a la tabla inserta en el citado artículo 152 ter D —vale decir, igual o superior a diez horas—, se puede ejecutar otro Período de Servicio de Vuelo cualquiera sea su duración, de acuerdo a la misma tabla de períodos de servicio de vuelo y descansos correlativos. Lo anterior en atención a que el legislador pone el límite, en este caso, al cabo de 5 y hasta 10 días continuos de labores, tras los cuales es obligatorio otorgar un descanso de 2 o 4 días respectivamente, en conformidad al inciso 2° del artículo 152 ter H.

Sobre el particular, cabe reiterar que el ya citado artículo 152 ter A, en su letra c), define el Período de Servicio de Vuelo como aquel

correspondiente *“al tiempo transcurrido, dentro de un período de 24 horas consecutivas, desde el momento 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”*.

Por su parte, de acuerdo a lo dispuesto en el inciso 2º del artículo 152 ter D del Código del Trabajo, según el cual *“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 metereológicas (sic), emergencias médicas o necesidades calificadas de mantenimiento de la aeronave...”* la jornada ordinaria de los tripulantes en referencia no podrá superar las doce horas continuas de labores, sin perjuicio de permitirse su extensión a catorce, ante la ocurrencia en el respectivo vuelo de las contingencias, emergencias o necesidades allí previstas.

De este modo, el análisis conjunto de los citados preceptos permite colegir que no resulta procedente programar un Período de Servicio de Vuelo correspondiente a una jornada ordinaria que supere las doce horas dentro del término de 24 horas consecutivas, salvo que se verifique alguna de las condiciones previstas en el inciso 2º del artículo 152 ter D, ya comentada, en cuyo caso dicha jornada podrá extenderse a catorce horas.

Lo anterior habilita para sostener, a su vez, en respuesta a la consulta específica planteada, que, en el evento de haberse llevado a cabo un Período de Servicio de Vuelo seguido del descanso correlativo, con arreglo a la tabla inserta en el artículo 152 ter D del Código del Trabajo, pueden planificarse sin restricciones otros de dichos períodos, ajustándose no sólo a la referida correlación de descansos y al tope de entre 5 y 10 días continuos de labores que establece el inciso 2º del artículo 152 ter H del mismo cuerpo legal, a que hace referencia en su solicitud de aclaración.

En efecto, para ello deberá tenerse presente también la norma del inciso 2º del citado artículo 152 ter D, según la cual no resulta procedente programar un Período de Servicio de Vuelo correspondiente a una jornada ordinaria que supere las doce horas continuas de labores dentro del término de 24 horas consecutivas, a menos que se hubiere verificado alguna de las condiciones previstas por la citada norma para extender dicha jornada a catorce horas, así como también al precepto del inciso 1º del citado artículo 152 ter D, que establece una jornada mensual que no puede exceder de 160 horas. Lo anterior sin perjuicio de las limitaciones dispuestas al respecto por la Dirección General de Aeronáutica Civil para garantizar la seguridad de los vuelos a que hace referencia el Oficio N° 08/0/1/292/0825, de 18.02.2013, emitido en respuesta a informe solicitado por esta Dirección.

En el citado informe, dicha Repartición señala sobre el particular:

*“En primer lugar, la misma ley establece otras limitaciones además de lo contemplado en el inciso 2º del artículo 152 ter H. En el artículo 152 ter D, indica que un tripulante no puede realizar más de 160 horas de período de servicio de vuelo en un mes calendario”*.

*“Asimismo, la ley establece en el artículo 152 ter A, en la definición de período de servicio de vuelo, que éste corresponde al tiempo transcurrido en un período de 24 horas continuas, desde el momento en que el tripulante de vuelo y de cabina se presenta en las dependencias aeroportuarias o*

En consecuencia, sobre la base de las disposiciones legales citadas y consideraciones expuestas, cumplo con informar a Ud. lo siguiente:

1) Resulta jurídicamente procedente que los tripulantes de vuelo y de cabina de aeronaves comerciales de pasajeros y carga que han cumplido un período de servicio de vuelo en jornada extraordinaria, seguido del descanso compensatorio correlativo, de acuerdo a la tabla inserta en el artículo 152 ter D del Código del Trabajo, lleven a cabo otro de dichos períodos en el término de 24 horas consecutivas, siempre que la duración de ambos no supere en total las doce horas —o catorce, si se ha verificado alguna de las condiciones previstas en la misma norma— y que a continuación del segundo período de servicio de vuelo el tripulante respectivo haga uso igualmente del referido descanso.

2) En el evento de haberse llevado a cabo un período de servicio de vuelo de 7 horas o menos sin haberse otorgado el descanso mínimo de 10 horas que establece la tabla respectiva en el citado artículo 152 ter D, debe aplicarse la norma contenida en el inciso 5º del mismo precepto, que prohíbe llevar a cabo otro vuelo dentro de las veinticuatro horas de iniciado el primero, salvo que entre el comienzo de éste y el término del segundo no se excedan las doce horas.

Complementa, de esta forma, la doctrina contenida en dictamen N° 4219/39, de 04.10.2012.

Saluda atentamente a Ud.,



**MARIA CÉCILIA SANCHEZ TORO**  
**ABOGADA**  
**DIRECTORA DEL TRABAJO**



*[Handwritten signature]*  
**MAO/SMS/MPK/mpk**

**Distribución:**

- Jurídico -Partes -Control
- Boletín -Divisiones D.T.
- Subdirector
- U. Asistencia Técnica
- XV Regiones
- Jefe Gabinete Ministro del Trabajo y Previsión Social
- Subsecretario del Trabajo
- Dirección General de Aeronáutica Civil (clasificador 3-correo 9, Providencia).
- Sindicato de Pilotos de Empresa Airlines S.A.(Las Hualtatas N°8340, Vitacura).