



Departamento Jurídico y Fiscalía
Unidad de Pronunciamientos,
Innovación y Estudios Laborales
E 16857 (269) 2021

1178

ORDINARIO N°: _____/

ACTUACIÓN:

Aplica doctrina.

MATERIA:

Jornada ordinaria de trabajo de choferes de vehículos de carga terrestre interurbana.

RESUMEN:

No resulta conforme a derecho que dentro de un mes calendario el empleador pacte con el trabajador que se desempeña como chofer de carga terrestre interurbana, alternadamente una jornada ordinaria semanal y una jornada de trabajo regulada por las disposiciones especiales contenidas en el artículo 25 bis del Código del Trabajo.

ANTECEDENTES:

- 1) Instrucciones de Jefa de Unidad de Pronunciamientos, Innovación y Estudios Laborales de 26.03.2021.
- 2) Correo electrónico de Sr. Jorge Mori Carrasco de fecha 18.02.2021.

SANTIAGO,

01 ABR 2021

**DE: JEFE DEPARTAMENTO JURÍDICO Y FISCAL
DIRECCIÓN DEL TRABAJO**

**A: SR. JORGE MORI CARRASCO
ABOGADO
EMPRESA DE TRANSPORTES TRES B SpA
jmc@morirodriguez.cl**

Mediante solicitud de ANT. 2) se ha solicitado a este Servicio un pronunciamiento, que se refiera a la posibilidad de acordar con los trabajadores que se desempeñan como choferes de carga terrestre interurbana, una alternancia de jornadas, entre aquella que regula el artículo 25 bis del Código del Trabajo y la Jornada Ordinaria que regula el inciso primero del artículo 22 del mismo cuerpo legal, todo dentro de un mismo mes calendario, período durante el cual el trabajador pueda realizar viajes tanto en la misma ciudad como interurbanos, alternando entre jornadas.

Al respecto, cumpla con informar a Ud. que el inciso primero del artículo 22 del Código del Trabajo establece que:

“La duración de la jornada ordinaria de trabajo no excederá de cuarenta y cinco horas semanales.”

Por su parte, el artículo 25 bis del mismo texto legal señala que:

“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 veintiún 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.”

Asimismo, la doctrina de este Servicio contenida en Dictamen N°4409/79 de 23.10.2008 señala lo siguiente:

“Respecto al tiempo o límite mínimo dentro del cual debe distribuirse la jornada ordinaria, cabe señalar que de acuerdo a la historia fidedigna del establecimiento de la Ley N°20.271 el Sr. Subsecretario del Trabajo, refiriéndose a la indicación N°1 introducida por el Ejecutivo al proponer el nuevo artículo 25 bis, explicó contar al efecto con el acuerdo de los representantes del sector. Ello, señaló, definiría el tiempo mínimo dentro del cual deberá distribuirse la jornada ordinaria de trabajo de 180 horas mensuales propias del rubro, resolviendo el problema derivado de la inexistencia de una norma que fije dicho límite de tiempo, y que se traduce en que la jornada laboral de estos trabajadores se cumple mucho antes de completar la respectiva mensualidad. Asimismo, el asesor legislativo del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social precisó que la jornada laboral de 21 días no resta el

carácter mensual de dicha jornada, razón por la cual los trabajadores efectivamente tendrán 9 o 10 días de descanso según si el mes tiene 30 o 31 días totales.

Al efecto es necesario recordar que, independientemente que la jornada de 180 horas mensuales por expreso mandato legal deba distribuirse en no menos de veintiún 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.

Dicho pronunciamiento jurídico se encuentra plenamente vigente a la luz de las disposiciones de los actuales artículos 25, 25 bis y 38 del Código del Trabajo.

Por otra parte, cabe tener presente que encontrándose el personal que nos ocupa incluido en el N°2 del precitado artículo 38 al menos dos de los días de descanso en el respectivo mes calendario deberán necesariamente otorgarse en día domingo. Asimismo, conforme al precepto legal citado, en el evento que se acumule en una semana más de un día de descanso las partes pueden acordar una forma especial de distribución o de remuneración respecto de aquellos que excedan de uno semanal.

En opinión de esta Dirección, lo expuesto precedentemente permite sostener, por una parte, que el plazo mínimo de veintiún 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.”

De acuerdo con lo anteriormente expuesto, es evidente que el régimen de jornada de trabajo de los choferes de carga terrestre interurbana, que regula el artículo 25 bis del Código del Trabajo, resulta incompatible con el régimen propuesto de jornada ordinaria cuyo máximo es de 45 horas semanales tal como dispone el primer inciso del artículo 22 del Código del Ramo.

El límite máximo que el legislador estableció de 180 horas mensuales distribuidas en no menos de 21 días hábiles en el mes, hace imposible que además, el trabajador que se desempeña como chofer de carga terrestre interurbana, tenga añadida una semana de trabajo en jornada ordinaria de 45 horas dentro del mismo mes, lo que impediría que pueda cumplir con los tiempos de espera de hasta 88 horas mensuales, que no se imputan a la jornada de trabajo, y además, el trabajador no podría tener 9 o 10 días de descanso según si el mes tiene 30 o 31 días.

En consecuencia, sobre la base de las consideraciones formuladas, disposiciones normativas citadas y jurisprudencia administrativa invocada, cumpla con informar a usted que:

No se ajusta a derecho que dentro de un mes calendario el empleador pacte con el trabajador que se desempeña como chofer de carga terrestre interurbana, alternadamente una jornada ordinaria semanal y una jornada de trabajo regulada por las disposiciones especiales contenidas en el artículo 25 bis del Código del Trabajo.

Saluda atentamente a Ud.,


JUAN DAVID TERRAZAS PONCE
ABOGADO
JEFE DEPARTAMENTO JURÍDICO Y FISCAL
DIRECCIÓN DEL TRABAJO



JDTP/LEP/AMF

Distribución:

- Jurídico
- Partes

