



DEPARTAMENTO JURÍDICO
K. 6978(1298)/2014

2755

ORD. N°

0045

MAT.: 1)Reconsidera la doctrina contenida en el punto 1) del dictamen N°2593/30, de 01.07.2013, solo en cuanto se establece que, en el caso de los tripulantes de vuelo y de cabina cuyos Períodos de Servicio de Vuelo comprendan dos o más vuelos, para que proceda la extensión de la jornada ordinaria máxima de doce horas de los referidos trabajadores, a catorce, ante la ocurrencia en el «*respectivo vuelo*» de contingencias meteorológicas, emergencias médicas o necesidades calificadas de mantenimiento de la aeronave, previstas en el artículo 152 ter D del Código del Trabajo, 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.

2)Niega lugar a la reconsideración o complementación del punto 2) del dictamen citado, que sostiene la incompetencia de esta Dirección para determinar el sentido y alcance que debe darse a la expresión «*necesidades calificadas de mantenimiento de la aeronave*» prevista por el citado inciso 2º del artículo 152 ter D, para extender la jornada ordinaria de trabajo de los tripulantes de que se trata, en atención a que es la Dirección General de Aeronáutica Civil la competente para conocer de dicha materia.

ANT.: 1)D.G.A.C 05/0/344/2167, de 27.04.2016, de Sr. Víctor Villalobos C., Director General de Aeronáutica Civil.

2)Ords. N°s.1499, de 14.03.2016 y 6669, de 21.12.2016 de Director del Trabajo.

3)Instrucciones, de 21.12.2015, de Jefe Departamento Jurídico.

4)Instrucciones, de 27.04.2015, de Jefe Departamento Jurídico.

5)Acta de comparecencia, de 23.03.2015, de Sindicatos de Tripulantes de Cabina de Lan Express y de Tripulantes de Cabina de Lan Chile S. A.

6)Correo electrónico, de 15.01.2015.

7)Ord. N°1651, de 15.10.2014, de I.C.T. Santiago Norte.

8)D.S.O. Oficio N°08/0/1/1906, de 09.10.2014, de Sr. Rolando Mercado Z., Director General de Aeronáutica Civil.

9)Nota de 26.08.2014, de Sr. Luis Cortés S., Director Sindicato de Empresa de Pilotos Lan Airlines S.A.

10)Respuesta, de 21.08.2014, de Sr. Gonzalo Faulkner N., Presidente Sindicato de Pilotos de la Empresa Lan Express.

11)Ords. N°s. 2973, de 06.08.2014, 2865, de 31.07.2014 y 2841, de 30.07.2014, de Unidad de Dictámenes e Informes en Derecho.

12)Respuesta, de 28.07.2014, de Sr. Matías Cristi A., Gerente Legal Laboral Latam Airlines Group S.A.

13)Ord. N°2471, de 04.07.2014, de U. de Dictámenes e Informes en Derecho.

14)Pase N°1108, de 18.06.2014, de Jefe Gabinete Director del Trabajo.

15)Presentación, de 16.06.2014, de Sindicato de Tripulantes de Cabina de Lan Express y Sindicato de Tripulantes de Cabina de Lan Chile S.A.

FUENTES:

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

Código Civil, artículos 19 y 20.

SANTIAGO,

24 MAY 2016

DE : DIRECTOR DEL TRABAJO

**A : SEÑORAS SILKA SEITZ P. y GIANNINA DEL FABRO M.
SEÑOR CRISTIÁN URRUTIA A.
SINDICATO DE TRIPULANTES DE CABINA DE LA EMPRESA LAN EXPRESS**

**SEÑORAS CLAUDIA BOBADILLA G. Y ARLETTE GAY S.
SINDICATO DE TRIPULANTES DE CABINA DE LA EMPRESA LAN CHILE S.A.**

**LOS PENSAMIENTOS N°1664
PROVIDENCIA**

Mediante presentación citada en el antecedente 15), solicitan la reconsideración del dictamen N°2593/30, de 01.07.2013, que concluye:

«1) 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 aquel en que queda liberada de toda función.

«2) Esta Dirección 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 cabina de American Airlines Inc. Agencia en Chile, en atención a que, por una parte, 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 y, por otra, que las líneas aéreas extranjeras como la de la especie se rigen en ese ámbito, por las normas de la entidad de control aeronáutico a la que se encuentren sujetas en cuanto a la seguridad de vuelo».

En forma previa a entrar al asunto de fondo, reprochan a este Servicio que no hubiera requerido su opinión sobre el particular, pues se trata de una materia relevante para los trabajadores afectados, y si bien aquel fue emitido en respuesta a una presentación del Sindicato de Tripulantes de Cabina de American Airlines Inc. Agencia en Chile, tiene incidencia en toda la actividad aeronáutica; más aún en el caso de los trabajadores que, como sus afiliados, deben cumplir funciones en rutas aéreas de corto alcance.

Sustentan dicha alegación en su calidad de interesados, con arreglo al artículo 21 N°2 de la ley N°19.880, toda vez que sus derechos laborales podrían resultar afectados, como ocurrió en la especie, al emitirse el pronunciamiento cuya reconsideración solicitan, que permite la extensión de su jornada laboral.

Expresan a continuación que el pronunciamiento de que se trata incide en un aspecto central de la regulación introducida por la ley N°20.321, que terminó con la arbitraria programación de la jornada laboral de sus representados, que se traducía en la obligación de trabajar horas extraordinarias y en la vulneración de los descansos correspondientes, desconociendo el empleador la competencia de la Dirección del Trabajo al respecto.

Así, la reducción de la jornada de los trabajadores de que se trata, y la admisión excepcional de la extensión de la misma, establecida por la citada normativa, resulta coincidente con aquella prevista en la ley N°19.759, de 2001 y con la del artículo 7, letra d) del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, razón por la cual estiman que en materia de normas sobre jornada de trabajo debe preferirse aquella interpretación que favorezca su limitación, pese a lo cual, en el dictamen en referencia se invocan las que al efecto establece el Código Civil y no la regla de interpretación propia del

Derecho del Trabajo y manifestación del principio protector *in dubio pro operario*, reconocida tanto por la jurisprudencia administrativa y judicial como por la doctrina nacional.

En este mismo contexto, indican que el dictamen invoca la historia fidedigna de la ley, sin embargo, no se citan los pasajes de la misma que sustenten la decisión de la Dirección del Trabajo, de manera tal que junto con no resultar fundada la conclusión a que se arriba en el dictamen cuya reconsideración solicitan, no se advierte que el análisis del artículo 152 ter D, inciso 2°, permite más bien admitir de manera excepcional y acotada al «vuelo», la posibilidad de exceder el límite máximo de 12 horas.

En efecto, señalan que para una correcta interpretación hay que considerar que en el sector aeronáutico hay una serie de conceptos específicos, de uso e interpretación común, que no pueden ser confundidos porque impacta las condiciones laborales de los trabajadores, tales como: período de servicio de vuelo y vuelo, por tanto, la autoridad administrativa no puede asimilar conceptos que si bien están relacionados no son sinónimos y menos para efectos laborales.

Así también lo entendió el legislador, quien trata de manera diferenciada el período de servicio de vuelo y el vuelo en el mismo artículo 152 ter D, en su inciso penúltimo; en el 152 ter F, a propósito de la jornada especial y en el artículo 152 ter I, que regula los turnos de llamada.

Ahora bien, en la práctica habitual, un período de servicio de vuelo puede estar compuesto por una ruta de largo alcance, que habitualmente corresponderá a un solo vuelo, que ocupe las doce horas de la jornada ordinaria, por tanto, el «respectivo vuelo» corresponde a ese vuelo; o a una serie de rutas de corto alcance, que impliquen varios vuelos diarios, siempre que no excedan las doce horas.

Sin embargo, en los hechos —por razones comerciales y para atender el fuerte aumento de la demanda—, el operador realiza una programación de horas cada vez más ajustada entre un vuelo y otro, por tanto, desde el inicio del período de servicio de vuelo, que incluye una serie de vuelos, hasta su fin, cubre prácticamente las doce horas de jornada ordinaria. Ello habitualmente implica que el retraso de minutos de uno de los vuelos de la serie importa exceder de inmediato las doce horas inicialmente programadas. El operador actualmente imputa ese atraso al segundo o tercer vuelo de la serie; de esta manera, aun a sabiendas de que el tiempo transcurrido una vez terminada la serie completa de vuelos excederá las doce horas, traspasa los minutos de atraso de un vuelo a los siguientes, convirtiendo así una extensión de jornada excepcional permitida por la ley en una práctica habitual y es esta conducta abusiva la que el dictamen que impugnan valida, al considerar que el respectivo vuelo es la serie de vuelos que componen el período de servicio de vuelo.

Por tanto, según indican, la interpretación correcta es que la contingencia en el respectivo vuelo, que autoriza a extender la jornada de doce a catorce horas a que hace referencia el legislador, debe ocurrir en un vuelo específico, sin que pueda ser traspasado al siguiente de la serie que conforma el período de servicio de vuelo de ese día.

Por otra parte, atendida la declaración de incompetencia de esta Dirección, consignada en el punto 2) del dictamen impugnado, para determinar el sentido y alcance del concepto «necesidades calificadas de mantenimiento de la aeronave» utilizada por la disposición legal en análisis, entregando dicha facultad a la Dirección General de Aeronáutica Civil en lo que respecta a las empresas nacionales de transporte aéreo comercial de pasajeros y carga, solicitan se modifique o complemente lo allí resuelto sobre esta materia en orden a señalar expresamente que si bien la interpretación de dicho concepto corresponde a la citada entidad de control aeronáutico civil, por tener un carácter técnico, los aspectos laborales son de competencia de este Servicio y por tanto es necesario hacer presente a la Dirección General de Aeronáutica Civil que la referencia al MEL en el Código del Trabajo dice relación con establecer un instrumento claro, que sirva de referencia objetiva y parámetro público conocido, a objeto de evitar que cualquier desperfecto, aunque sea ínfimo, no regulado y que no afecte el desenvolvimiento normal del vuelo, pueda ser usado como pretexto para extender la jornada a catorce horas.

A su turno, el Presidente del Sindicato de Pilotos de la Empresa Lan Express, en respuesta a traslado conferido por esta Dirección, manifiesta que las conclusiones a que arriba el dictamen se sustentan en la aplicación de las normas de hermenéutica legal contenidas en el Código Civil, según las cuales el propósito tenido en vista por el legislador para autorizar la extensión de jornada de los tripulantes de vuelo y de cabina fue que las contingencias meteorológicas, emergencias médicas o necesidades calificadas de mantenimiento de la aeronave que justifican dicha extensión ocurran durante el período de servicio de vuelo que debe cumplir el personal en referencia, poniendo de manifiesto con ello que tal extensión no puede tener cabida si los supuestos de que se trata ocurrieron fuera de dicho período. Tal aseveración no tiene asidero alguno, pues, a su juicio, no es posible desprender tal conclusión del estudio de la historia de la ley N°20.231, pues en ninguna parte de ella se hace alusión alguna a conceptos tales como «vuelo», «serie de vuelos», ni mucho menos al «respectivo vuelo».

Agrega que, a su entender, se ha confundido el concepto «período de servicio de vuelo» con el vuelo mismo, no obstante que el primero de ellos es el género, es decir el período comprendido dentro de las veinticuatro horas, dentro de las cuales los tripulantes pueden desarrollar una jornada de trabajo ordinaria de doce horas (con una extensión de hasta catorce) y el «*respectivo vuelo*» es la especie, que compone dicho período.

Precisa, finalmente, que para que proceda la extensión de la jornada de que se trata, deben cumplirse los siguientes requisitos copulativos: a) los tripulantes deben estar cumpliendo con una jornada ordinaria o período de servicio de vuelo de un máximo de 12 horas; b) debe darse alguno de los supuestos contemplados en la ley para la extensión de dicha jornada a catorce horas, y c) la contingencia debe necesariamente presentarse en el vuelo en que se dará cumplimiento al período de doce horas del correspondiente período de servicio de vuelo, vale decir, en el «*respectivo vuelo*».

Así, a vía de ejemplo, si una tripulación tiene programado en su período de servicio de vuelo una serie de tres vuelos, dentro de los cuales, el primero tendrá una duración de cinco horas, el segundo de otras cinco de regreso y, finalmente, un tercer vuelo, de dos horas, el correspondiente período de servicio de vuelo comprendería doce horas. Pues bien, la extensión de la jornada por un máximo de dos horas solo podría darse en caso de que la contingencia ocurriera en el tercer vuelo, toda vez que si se permitiera la referida extensión de jornada en el evento de que la contingencia se genere en el primero o segundo de los vuelos de la serie de tres se estaría realizando este último a sabiendas de que se va a exceder la jornada ordinaria de trabajo y en dicho caso la excepción pasaría a ser la regla general. Sin embargo, el dictamen cuya reconsideración se solicita válida que dicha excepción sea utilizada en forma permanente por la empresa aeronáutica, por la vía de autorizar la fijación de períodos de servicio de vuelo de doce horas, pues sabe que en caso de presentarse una contingencia dentro de cualquiera de los vuelos de la serie programada para el respectivo período de servicio de vuelo podrá extender la jornada y cumplir con sus itinerarios programados.

A contrario sensu, en el evento de establecerse por la Dirección del Trabajo que la extensión de la jornada en los términos indicados solo procede en caso de que la contingencia haya ocurrido en el «*respectivo vuelo*», con el que se dará cumplimiento al período de servicio de vuelo, el empleador estaría obligado a programar roles de vuelo un tanto más holgados, pues tendría claro que la extensión en comento es una medida de carácter excepcional.

Finalmente, el representante de la empleadora, empresa Latam Airlines Group S.A., expresa al respecto que cualquier interpretación relativa al contrato de los tripulantes de vuelo y de cabina debe armonizar con la globalidad de las normas que lo rigen y con el hecho de que se trata de una regulación de carácter especial, que compatibiliza derechos laborales con esquemas de prestación de servicios que escapan a la generalidad de los trabajadores; en este sentido, la interpretación del precepto del inciso 2° del artículo 152 ter D en comento, es correcta, ya que se remite a las disposiciones de la ley que tanto el intérprete como el juez están obligados a aplicar. En efecto, en el dictamen de que se trata se aplica la regla contenida en el artículo 20 del Código Civil, conforme a la cual

se concluye que las contingencias que justifiquen la extensión de la jornada ordinaria de doce a catorce horas se debe producir durante el correspondiente período de servicio de vuelo; lo anterior, por cuanto, el sentido natural y obvio de la expresión «*respectivo*» conduce inequívocamente a que «*tienen correspondencia, por unidades o grupos, con los miembros de otra serie*».

En cuanto a la aplicación de la regla contenida en el artículo 19, inciso 2° del Código Civil, según la cual, para interpretar una expresión oscura de la ley es posible recurrir a su intención o espíritu, claramente manifestados en ella misma o en la historia fidedigna de su establecimiento, manifiesta que tal como consta en el acta de la sesión de la Comisión de Trabajo del Senado, en la cual se discutieron las indicaciones del Gobierno al artículo 152 ter D, el Asesor Legislativo del Ministerio del Trabajo señaló, respecto de dicha norma: «... *el Período de Servicio de Vuelo (PSV) es el elemento ordenador a este respecto, toda vez que se trata del tiempo durante el cual los tripulantes —de vuelo y de cabina— realizan, fundadamente, sus funciones de aeronavegación*». Es decir, es el PSV —y no el vuelo— el que rige la jornada laboral de las tripulaciones.

Este principio aparece ratificado por el mismo asesor legislativo al referirse expresamente a la extensión de la jornada a catorce horas, al señalar lo siguiente: «*En primer término se contempla la posibilidad de extender la jornada ordinaria hasta catorce horas, en virtud de contingencias imprevistas, como por ejemplo un cambio de las condiciones meteorológicas, emergencias médicas o necesidades de mantenimiento de la aeronave. En tal evento, las horas en que por tales motivos se prolongue la jornada ordinaria deberán ser pagadas, a lo menos con el recargo del 50% que el Código del Trabajo dispone para la compensación de las horas extraordinarias, es decir, sin serlo, se pagan como tales*». Esta es justamente la forma como ha sido interpretada la norma en referencia por la Dirección del Trabajo, la cual coincide, además con la aplicación que han hecho de ella tanto la Dirección General de Aeronáutica Civil como los Tribunales de Justicia.

En efecto, según señala el representante de la empleadora, el primero de los organismos nombrados, a través de su resolución N°1437 establece limitaciones de tiempo de vuelo, períodos de servicio de vuelo y descansos para los tripulantes, como asimismo, en la DAN N°121, explicita que el período de servicio de vuelo «*puede comprender un vuelo o una serie de vuelos*», para luego, al definir el concepto «*serie de vuelos*», señala que este termina cuando se inicia un período de descanso. Luego, en el punto 3.1.7 de la citada Resolución N°1437 se señala expresamente que «*El período de Servicio de Vuelo (Tripulación Mínima) de 12 horas continuas, podrá extenderse hasta catorce (14) horas ante la ocurrencia, en el respectivo Período de Servicio de Vuelo, de contingencias...*».

Por su parte, el Primer Juzgado de Letras del Trabajo de Santiago, en fallo recaído en la causa RIT I-373-2012, señala: «*Luego, el artículo 152 ter D, regula la jornada ordinaria, la que no podrá superar las doce horas continuas de labores. Establece que dicha jornada se podrá extender hasta por catorce horas, ante la ocurrencia de las contingencias [...]. Dichas situaciones excepcionales, deben ocurrir en el respectivo Período de Servicio de Vuelo y no en el Tiempo de Vuelo, como lo estima el fiscalizador, por cuanto este artículo, viene en regular efectivamente los Servicios de Vuelo, ya que es la misma norma, la que a continuación, regula los sistemas de descanso compensatorio después de servicios de vuelo, tanto para tripulante de vuelo y cabinas*», de forma tal que la interpretación que se ha dado a la norma en discusión, no solo por la Dirección del Trabajo, sino también por los Tribunales de Justicia y la Dirección General de Aeronáutica Civil, ha sido una sola, que se traduce en que las contingencias que ameritan extender el Período de Servicio de Vuelo de doce a catorce horas pueden producirse en cualquier momento dentro de dicho Período de Servicio de Vuelo.

Agrega que es por ello que pierde relevancia lo que indican los sindicatos en cuanto a que debe aplicarse una interpretación restrictiva o siguiendo el principio *in dubio pro operario*, el cual, por cierto, no constituye una norma de interpretación legal, sino que un principio doctrinario del derecho laboral y cuya aplicación, requiere «*que efectivamente exista una duda sobre el alcance de la norma legal*». (*Manual de Derecho del Trabajo*. W. Thayer y P. Novoa. Tercera Edición, pág. 28), requisito que tal como ha quedado demostrado, en este caso no se cumple, por el hecho evidente de que las normas de este

contrato especial no consideran como unidad relevante de la jornada de trabajo al vuelo propiamente tal, sino que al conjunto de horas durante las cuales el tripulante presta sus servicios a través de uno o más vuelos y que conforma el Período de Servicio de Vuelo.

Precisa sobre esta materia que sostener que las emergencias o circunstancias imprevistas que extienden la duración al Período de Servicio de Vuelo deben producirse en el último vuelo que lo compone, equivaldría, en términos de la legislación general en materia de jornada, a decir que los hechos imprevistos que dan lugar a la aplicación del artículo 29 del Código del Trabajo, que permite exceder la jornada ordinaria para evitar perjuicios en la marcha del establecimiento o faena cuando sobreviene fuerza mayor o caso fortuito, deben producirse en el transcurso de la última hora de una jornada ordinaria, por ejemplo, de nueve horas diarias, ya que si estos hechos se producen durante las primeras cuatro, cinco o seis horas de dicha jornada no se permitiría la extensión de la misma, lo que a todas luces parece una interpretación forzada y alejada de los principios generales.

Concluye señalando sobre esta materia que no es efectivo lo que indican los sindicatos que recurren cuando señalan que el exceso de doce horas de un Período de Servicio de Vuelo es parte de la práctica «abusiva» y habitual de su representada; por el contrario, la ocurrencia de dicha extensión de jornada constituye una situación esporádica y ajustada a la normativa legal vigente, toda vez que de acuerdo a los registros de roles de vuelo, que son fiscalizados por la Dirección General de Aeronáutica Civil, en el período comprendido entre el 1 de enero de 2014 y el 18 de julio del mismo año, de un total de 46.173 vuelos, la empresa ha excedido el máximo de doce horas de PSV tan solo en 18 oportunidades, lo que equivale a un 0,04% de dichos vuelos.

Más aún, en el origen de la norma en cuestión es posible encontrar que su fundamento no radica en el ejercicio de una facultad caprichosa del empleador para aumentar las horas de un Período de Servicio de Vuelo por razones comerciales, sino que en el hecho de dar cuenta de una particular especificidad del tipo de prestación de servicios en esta actividad, al igual que lo señala, por ejemplo, la ley 20.760, que contempla el régimen laboral de tripulantes de ferrocarriles, que permite extender, bajo ciertas condiciones, el servicio ferroviario ante la ocurrencia de accidentes o cruza de trenes. Las organizaciones sindicales de tripulantes de vuelo y de cabina que participaron en la discusión para el establecimiento de la ley 20.321, reconocieron que en esta actividad los imprevistos que pueden dar lugar a la extensión de la jornada son mayores que en cualquier otro tipo de prestación de servicios, por lo que mal se puede hablar de abusos cuando los hechos por los cuales se aplica la norma se encuentran previstos en la normativa legal y reglamentaria de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Por otra parte, le parece del todo improcedente la impugnación de los sindicatos recurrentes de aquella parte del dictamen que declara la incompetencia de la Dirección del Trabajo para determinar el sentido y alcance que debe darse a la expresión «necesidades calificadas de mantenimiento de la aeronave», contenida en el inciso 2° del artículo 152 ter D del Código del Trabajo, ya que ello implicaría, en la práctica, que un organismo del Estado le señale a otro lo que por ley está obligado a ejecutar. En este sentido, la ley 19.752, en su artículo 3°, establece las funciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil, entre las cuales está la de dictar normas para que las operaciones de aeronaves se realicen dentro de los límites de seguridad de la navegación aérea, cuyo ejercicio ha implicado la dictación de un sinnúmero de resoluciones exentas que contienen la normativa que rige el mantenimiento de las aeronaves.

Termina expresando que por las razones expuestas, los argumentos hechos valer por los sindicatos recurrentes para solicitar la reconsideración del dictamen N°2593/30, de 2013, carecen de sustento y por tanto, en su opinión, debe ser rechazada.

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

Antes de entrar al análisis del fondo del asunto, cabe hacerse cargo de la alegación que formularan a este Servicio por no haberseles requerido su opinión en forma previa a emitir el dictamen cuya reconsideración solicitan, en su calidad de

interesados, en los términos del artículo 21 N°2 de la ley N°19.880, que establece las bases de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la Administración del Estado.

Sobre el particular, debe tenerse presente que de acuerdo a lo sostenido en el dictamen N°110/11, de 09.01.2004 y en el ordinario N°5261, de 31.12.2014, emitidos por este Servicio, en conformidad a la facultad conferida al Director del Trabajo, tanto en el artículo 1°, letra b), como en el artículo 5°, letra b) del DFL N°2, de 1967, del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, ley orgánica de la Dirección del Trabajo, a dicha autoridad administrativa le compete *«fijar de oficio o a petición de parte por medio de dictámenes el sentido y alcance de las leyes del trabajo»*, de forma tal que, a juicio de esta Dirección, dicha facultad privativa se materializa en un acto que no se enmarca en ninguno de los conceptos de acto administrativo contenidos en el artículo 3° de la ley N°19.880, ya citada, toda vez que se trata de una potestad cuyo ejercicio corresponde exclusivamente a este Servicio.

De lo anterior se desprende que no resulta aplicable, en la especie, la regulación del procedimiento administrativo contenido en la ley N°19.880 en referencia.

Sin perjuicio de lo anotado precedentemente, cumpro con informar a Uds. que, tal como se señalara en el citado dictamen N°110/11, de 2004, esta Dirección del Trabajo se ha impuesto la obligación de poner en conocimiento de las partes aquellas consultas o peticiones cuyo pronunciamiento o resolución estima que podrían afectarles, sea que se trate del empleador o de alguna de las organizaciones sindicales de la respectiva empresa. De este modo, previo a emitir el pronunciamiento requerido confiere traslado de dicha presentación, otorgando un plazo prudencial para los efectos de que aquellas puedan dar a conocer sus puntos de vista sobre el particular, aun cuando en ocasiones excepcionales, como la señalada por lo recurrentes, por instrucciones del Jefe del Departamento Jurídico de la época, y en atención a la reciente entrada en vigencia de la ley N° 20. 321, de 05.02.2009, y a que el requirente, en este caso, era el Director General de Aeronáutica Civil, dispuso que dicha presentación debía ponerse en conocimiento de todas las empresas y sindicatos que participaron en la discusión de la citada ley.

Finalmente, es preciso señalar sobre esta materia que cuando este Servicio ha invocado los principios de contradicción e igualdad de los interesados, a que hace referencia el inciso final del artículo 10 de la citada ley 19.880, lo ha hecho en el entendido de que estos sirven de fundamento al propósito que inspira a esta Dirección, de procurar que las partes de la relación laboral a quienes vaya a afectar el pronunciamiento respectivo pueda, en forma previa a su emisión, dar a conocer sus puntos de vista sobre el particular. Lo anterior no puede implicar, sin embargo, que esta Repartición tenga la obligación de otorgar traslado de las solicitudes de pronunciamiento formuladas por una empresa, un sindicato o un trabajador, a todos aquellos a quienes, aun cuando no sean parte de la relación laboral respectiva, puedan eventualmente verse afectados por las conclusiones de dicho pronunciamiento, en atención a la circunstancia de estar sujetos en materia laboral a un régimen legal común.

Precisado lo anterior corresponde abocarse al análisis de los fundamentos por Uds. invocados para requerir la reconsideración de la doctrina contenida en el citado dictamen 2593/30, de 01.07.2013.

1) Impugnan, en primer término, la conclusión a que se arriba en el punto 1) del dictamen en referencia, según la cual *«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 aquel en que queda liberada de toda función»*.

Ahora bien, a fin de contar con todos los antecedentes en relación al asunto, se requirió informe a la Inspección Comunal del Trabajo Santiago Norte sobre la forma en que la empresa ha hecho aplicación de la disposición legal de que se trata, el que fue evacuado por el fiscalizador de esa repartición, Sr. Mario Ovalle E. y en el que consta, primeramente, que según lo señalado por el representante del empleador, durante el período comprendido entre los meses de junio a agosto de 2014, se habrían registrado trece eventos que dieron lugar a una extensión del período de servicio de vuelo por sobre las doce horas y hasta las catorce continuas y que seis de ellas se debieron a contingencias meteorológicas y siete a necesidades calificadas de mantenimiento de la aeronave respectiva.

El referido informe consigna, además, que los eventos que dan origen a una extensión del Período de Servicio de Vuelo son registrados en un documento denominado *Notificación de Eventos Operacionales (NEO)*, donde se registra su fecha, vuelo afectado, programación de vuelos de la jornada, las horas de Período de Servicio de Vuelo programadas y las cumplidas efectivamente a consecuencia de la extensión, la causa de la misma y la tripulación afectada, entre otros antecedentes.

Se desprende, igualmente, que conforme a los NEOS exhibidos, pudo verificarse que las incidencias que dieron origen a la extensión de jornada de que se trata se presentaron en distintos momentos durante el Período de Servicio de Vuelo de los tripulantes respectivos, ya sea antes o durante el vuelo, o en el período comprendido entre dos vuelos efectuados durante dicha jornada ordinaria.

El representante del empleador, en declaración efectuada ante el fiscalizador actuante, manifiesta que ante el retraso de un vuelo cuya aeronave continuará en servicio en otro vuelo, se libera a la tripulación que debía operar este último si la demora fue tal que sumada al período de servicio de vuelo contratado superará la jornada máxima de doce horas, debiendo asignarse en este caso a una nueva tripulación. Lo anterior obedece a que el retraso de un vuelo, independientemente de las causas que lo motivaron y aun cuando se trate de las contingencias a que se refiere la citada norma del inciso 2° del artículo 152 ter D, no constituyen motivo plausible para justificar la extensión horaria de los tripulantes del siguiente vuelo.

De la aludida declaración consta, asimismo, que tanto las causas de la extensión de la jornada ordinaria máxima de doce a catorce horas como otros excesos son registrados en la NEO con todos los antecedentes de respaldo, aun cuando en el primer caso no son enviados a la Dirección General de Aeronáutica Civil sino que se mantienen en archivo a su disposición, para cuando se realice la correspondiente auditoría, en tanto que tratándose de atrasos cuyas causas no digan relación con las contingencias en estudio, el NEO respectivo es remitido a dicho organismo de seguridad aeronáutica para los efectos de que evalúe si la extensión horaria fue justificada o no y si es o no imputable a la empresa.

Finalmente, de acuerdo a la misma declaración del representante empresarial, cuando se trata de contingencias mecánicas, estas son consideradas para una eventual extensión de jornada solo después de que el capitán haya recibido la aeronave, o más precisamente, una vez hecha la entrega a aquel del cuaderno de la misma. Lo anterior significa que en materia de dichas contingencias mecánicas no opera la extensión de jornada si esta se produce entre el momento en que se inicia el período de servicio de vuelo y aquel anterior a la recepción de la aeronave por parte del capitán.

Por su parte, el Director General de Aeronáutica Civil informa al respecto: *«La extensión de los períodos de servicio de vuelo no es algo habitual, lo que se infiere de los siguientes hechos:*

«1. Durante el año 2013, de un total de 83.753 vuelos de las empresas LAN Airlines y LAN Express, hubo solamente 64 extensiones de PSV más allá de las 12 horas correspondientes a la jornada ordinaria, lo que equivale a un 0,08%.

«2. En el transcurso de este año, hasta el 27 de agosto, de un total de 55.042 vuelos, se ha extendido el PSV en 33 oportunidades, lo que equivale a un 0,06%. De esta forma, se puede observar que la extensión de PSV es una ocurrencia excepcional.

«3. En el cumplimiento del programa de vigilancia continua de la DGDAC a las empresas aéreas, se pudo constatar que las extensiones de las jornadas cumplían con la norma vigente. Por otra parte, en los casos que se vulneró el máximo de Período de Servicio de Vuelo, se iniciaron los procesos infraccionales correspondientes».

Precisado lo anterior, cabe hacer presente que la tesis expuesta por esta Dirección en el pronunciamiento en comento tiene su origen en la solicitud efectuada por el Sindicato de Tripulantes de American Airlines Inc. Agencia en Chile a objeto de que se aclare qué debe entenderse por la expresión «respectivo vuelo» utilizada por el legislador en el citado inciso 2° del artículo 152 ter D; ello atendidas las distintas situaciones que podrían presentarse —proporcionando dicha organización sindical tres ejemplos al efecto—, con la finalidad de que se determine en tales casos si las contingencias, emergencias y necesidades previstas en la norma en referencia se verificaban o no dentro del «respectivo vuelo».

De este modo, a objeto de determinar el sentido y alcance de dicha expresión utilizada en el precepto en estudio se recurrió primeramente a la norma de interpretación legal contenida en el artículo 20 del Código Civil, según la cual: *“Las palabras de la ley se entenderán en su sentido natural y obvio, según el uso general de las mismas palabras;...”*, así como a la del artículo 19, inciso 2° del mismo cuerpo legal, en cuanto a que para interpretar una expresión oscura de la ley puede recurrirse a su intención o espíritu, claramente manifestados en ella misma.

Es así que en aplicación de tales normas de hermenéutica legal este Servicio sostuvo que el propósito tenido en vista por el legislador para autorizar la extensión de la jornada ordinaria de los tripulantes de vuelo y de cabina es que las contingencias meteorológicas, emergencias médicas o necesidades calificadas de mantenimiento de la aeronave que justifican tal extensión ocurran durante el correspondiente período de prestación efectiva de los servicios de dicho personal, vale decir, durante el Período de Servicio de Vuelo que deben cumplir.

Ello en atención a que si la norma excepcional de que se trata permite en casos calificados la extensión de la aludida jornada ordinaria máxima de los tripulantes debe necesariamente entenderse que dichas contingencias deberán ocurrir durante el período de servicio de vuelo de los respectivos trabajadores, por corresponder a su jornada ordinaria, dejando en claro con ello que no resulta procedente extender la jornada ordinaria de los trabajadores respectivos a catorce horas si los supuestos de que se trata ocurrieron fuera de dicho período.

Lo anterior si se tiene en consideración que, a través de la artículo 152 ter A, letra c) del Código del Trabajo, el legislador ha definido el Período de Servicio de Vuelo como el tiempo transcurrido, dentro del término de veinticuatro horas consecutivas, desde que el tripulante de vuelo o de cabina se presenta en el recinto aeroportuario o lugar asignado por el operador, con la finalidad de preparar, efectuar y finalizar un vuelo, hasta quedar liberado de toda función, por lo que en respuesta a una de las situaciones hipotéticas planteadas por el sindicato, esta Dirección sostuvo que no es posible restringir el alcance de la expresión «respectivo vuelo» por la vía de sostener que las referidas condiciones que ameritan la extensión de jornada de que se trata deban producirse necesariamente durante el transcurso de un determinado vuelo o, en otros términos y conforme con la definición de tiempo de vuelo establecida en la letra e) del artículo 152 ter A del Código del Trabajo, durante el tiempo transcurrido *«...desde que el avión inicia su movimiento con el propósito de despegar, hasta que se detiene completamente al finalizar el vuelo»*”.

Lo ya expuesto se sustenta, además, en que el precepto del artículo 152 ter D en estudio regula justamente los períodos de servicio de vuelo y sus correspondientes descansos, lo cual permite reafirmar que cuando el legislador ha utilizado la expresión «respectivo vuelo» ha querido referirse a dicha jornada de trabajo.

Efectuadas tales precisiones, corresponde hacerse cargo de las alegaciones por Uds. formuladas para refutar la doctrina contenida en el dictamen impugnado, por la vía de sostener que «el ‘respectivo vuelo’ no aplica a la serie de vuelos programada, sino que a cada uno de los vuelos, y sólo serán considerados como causal

para extender la jornada las contingencias acaecidas en un vuelo determinado», de lo cual se desprendería que estiman improcedente hacer aplicable la extensión horaria de que se trata por tales contingencias cuando estas han ocurrido en cualquiera de los vuelos de la serie que no sea el último que deben llevar a cabo en el respectivo Período de Servicio de Vuelo.

Sustentan tal posición, entre otras consideraciones, en que por la circunstancia de que la empresa American Airlines Inc. Agencia en Chile cubre rutas aéreas de mayor alcance, los tripulantes que prestan servicios para dicha entidad —en cuya representación su sindicato requirió en su oportunidad el dictamen por Uds. ahora impugnado— están afectos a Períodos de Servicio de Vuelo que comprenden un solo vuelo, a diferencia de aquellos que deben cumplir los trabajadores que representan, que por corresponder a rutas más cortas, contemplan más de un vuelo o una serie de ellos en dicho período.

A lo anterior se suma que si se analiza la norma tantas veces citada se concluye, como ya señalaran, que su objetivo es admitir de manera excepcional y acotada al «vuelo» la posibilidad de exceder el límite máximo de doce horas de la jornada ordinaria prevista para los aludidos tripulantes y es en razón de lo anterior que se explica el establecimiento de turnos de llamada o período de retén que obliga a dichos trabajadores a estar disponibles para un «vuelo».

De este modo, la solicitud de reconsideración del punto 1) del pronunciamiento en referencia persigue que se determine que para poder extender la jornada ordinaria máxima de doce a catorce horas se requiere que las contingencias, y demás supuestos previstos por la ley ocurran en un vuelo específico, sin que puedan traspasarse las horas de retardo por tal causa desde vuelos anteriores al último de la serie que conforma el Período de Servicio de Vuelo.

Sobre el particular, cúmpleme manifestar que un nuevo estudio de los antecedentes tenidos en vista para emitir el pronunciamiento impugnado permite sostener que, en el caso de los tripulantes de vuelo y de cabina cuyos Períodos de Servicio de Vuelo comprendan dos o más vuelos, para que proceda la extensión de la jornada ordinaria de los referidos trabajadores, de doce a catorce horas, ante la ocurrencia en el «respectivo vuelo» de contingencias meteorológicas, emergencias médicas o necesidades calificadas de mantenimiento de la aeronave, previstas en el artículo 152 ter D del Código del Trabajo, 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.

Ello porque el carácter excepcional de dicho precepto autoriza a sostener que la extensión de la jornada a que el mismo faculta, en caso de que los supuestos allí también previstos se verifiquen en el «respectivo vuelo», debe aplicarse en forma restrictiva, vale decir, circunscrita específicamente a la situación regulada por el legislador.

En este mismo orden de ideas, es posible afirmar que, para los efectos previstos en la norma del artículo 152 ter D del Código del Trabajo, el término «respectivo vuelo» alude precisamente a ese último vuelo de la serie indicada, cuyo cumplimiento dará lugar al término de la jornada máxima de doce horas que la ley permite extender a catorce, en el evento de producirse algunas de los supuestos a que hace referencia el citado precepto legal,

A la misma conclusión se arriba si para los efectos de su aplicación se tiene en consideración el 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.

Por consiguiente, sobre la base de las disposiciones legales citadas y consideraciones expuestas, cumplo con informar a Uds. que se reconsidera la

doctrina contenida en el punto 1) del dictamen N°2593/30, de 01.07.2013, solo en cuanto se establece que, en el caso de los tripulantes de vuelo y de cabina cuyos Períodos de Servicio de Vuelo comprendan dos o más vuelos, para que proceda la extensión de la jornada ordinaria máxima de doce horas de los referidos trabajadores, a catorce, ante la ocurrencia en el «*respectivo vuelo*» de contingencias meteorológicas, emergencias médicas o necesidades calificadas de mantenimiento de la aeronave, previstas en el artículo 152 ter D del Código del Trabajo, 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.

2) Requieren, en segundo término, que se modifique o complemente el punto 2) del dictamen impugnado en orden a señalar expresamente que si bien la interpretación del concepto «*necesidades calificadas de mantenimiento de la aeronave*» utilizada por el inciso 2° del artículo 152 ter D corresponde a la Dirección General de Aeronáutica Civil, por tener un carácter técnico, los aspectos laborales son de competencia de este Servicio y por tanto se requiere hacer presente a dicho organismo de control aeronáutico que la referencia al MEL en el Código del Trabajo importa la necesidad de establecer un instrumento claro, que sirva de referencia objetiva y parámetro público conocido, a objeto de evitar que cualquier desperfecto, aunque sea ínfimo, no regulado y que no afecte el desenvolvimiento normal del vuelo, pueda ser usado como pretexto para extender la jornada a catorce horas.

Sobre el particular, cumplo con informar a Uds. que tal solicitud de reconsideración o complementación debe ser rechazada, toda vez que como ya se señalara en el dictamen impugnado, y según se desprende del citado inciso 2° del artículo 152 ter D, corresponde a la Dirección General de Aeronáutica Civil y no a este Servicio la actualización del *Minimum Equipment List (MEL)*, de forma tal que cualquier reclamo o solicitud de pronunciamiento sobre dicha materia debe dirigirse a la Contraloría General de la República.

Ello en atención a lo sostenido en el dictamen N°10540, de 27.02.2009, emitido por esa repartición, en aquella parte que expresa: «...*puesto que la cuestión planteada se refiere a una atribución de la Dirección General de Aeronáutica Civil, entidad integrante de la Administración del Estado, este Organismo de Control es competente para pronunciarse sobre tal materia, conforme a las facultades que le han conferido el artículo 98 de la Constitución Política de la República —que le comete ejercer el control de la legalidad de los actos de la Administración— y la ley N°10.336, Orgánica Constitucional sobre Organizaciones y Atribuciones de la Contraloría General de la República, en especial su artículo 6°, que le encarga informar sobre los asuntos que se relacionen con el funcionamiento de los servicios públicos sometidos a su fiscalización, para los efectos de la correcta aplicación de las leyes y reglamentos que los rigen*».

Sin perjuicio de lo anterior, cumplo con transcribir lo informado sobre la materia por la Dirección General de Aeronáutica Civil, en respuesta a la solicitud efectuada en tal sentido por este Servicio, respecto del contenido del numeral V) de su presentación, como también la aclaración del informe de dicho Organismo, contenido en el D.S.O. Oficio N°08/0/1/06/0011, de 09.01.2013, dirigido a la Dirección del Trabajo, a fin de que se precise la materia relativa a la obligación de las empresas de transporte aéreo de comunicar a la autoridad aeronáutica las extensiones de jornada ordinaria de los tripulantes y las causas que las motivaron.

El citado informe señala, en lo pertinente:

«B. Concepto de Lista de Equipo Mínimo (MEL).

«La MEL le permite a la aeronave volar manteniendo un adecuado nivel de seguridad operacional con la falla de algún equipo o sistema que se encuentre en esta Lista.

«Consecuente con lo anterior, es necesario señalar que la ley 20.321 en su artículo 152 ter D, considera la posibilidad de extender la jornada ordinaria de 12 horas hasta 14 horas, ante la ocurrencia en el respectivo vuelo, de contingencias, entre otras, las

necesidades calificadas de mantenimiento de la aeronave, las cuales se entiende que tienen el carácter de tales al encontrarse consignadas en la MEL. Como se podrá observar, existe al menos una contradicción ya que como se explicó, si la falla del equipo o sistema está consignada en la MEL, la aeronave puede continuar el vuelo, sin necesidad de efectuar trabajos de mantenimiento que impliquen extender la jornada laboral.

«Por otra parte, a pesar de que un equipo o sistema esté consignado en la MEL, por razones operacionales de seguridad puede perfectamente ser necesario corregir o verificar la falla antes de continuar el vuelo; decisión que de acuerdo al Código Aeronáutico la única autoridad para tomarla recae en el comandante de la aeronave y en consecuencia se podría extender la jornada laboral hasta 2 horas por necesidades calificadas de mantenimiento.

«III. Con respecto a que se precise en qué circunstancias la empresa debe comunicar a la DGDAC la extensión de la jornada laboral, se señala lo siguiente:

«A. Cualesquiera sean las razones que se extienda la jornada laboral o que se exceda de lo establecido en la norma, decisión que siempre recae en el comandante de la aeronave, la empresa (operador) debe informar a la DGDAC, lo cual se encuentra establecido en la norma aeronáutica que se transcribe:

«1. DAN 121, Sección 121.605 (a) (5)

Si por cualquier situación la tripulación excediese los períodos de Tiempo de Vuelo, de Períodos de Servicio de Vuelo o disminuyese el Período de Descanso, el operador deberá informar a la DGDAC en un plazo no superior a 96 horas de ocurrido el hecho, considerando en el informe la totalidad de los antecedentes que motivaron tal situación. Además el operador deberá llevar un registro de todos estos casos con la correspondiente firma de los tripulantes involucrados.

«2. DAN 121, Sección 121.605 (b) (1) (viii)

En todos los casos anteriores, el operador deberá mantener un registro disponible en todo momento y hasta por seis meses, para su requerimiento y análisis por la DGDAC, donde se consignen las razones fundadas que se tuvo en consideración para la extensión del Período de Servicio de Vuelo. Este registro debe considerar la firma del piloto al mando.

«3. DAN 121, Sección 121.605 (c) (1) (viii)

En todos los casos anteriores, el operador deberá mantener un registro disponible en todo momento y hasta por seis meses, para su requerimiento y análisis por la DGDAC, donde se consignen las razones fundadas que se tuvo en consideración para la extensión del Período de Servicio de Vuelo. Este registro debe considerar la firma del comandante de la aeronave y del (la) jefe de cabina.

En estas circunstancias debe denegarse la solicitud de reconsideración de la doctrina contenida en el punto 2) del dictamen impugnado, según la cual: *«Esta Dirección 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 2º del artículo 152 ter D para extender la jornada ordinaria de trabajo de los tripulantes de vuelo y de cabina de American Airlines Inc. Agencia en Chile, en atención a que, por una parte, 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 y, por otra, que las líneas aéreas extranjeras como la de la especie se rigen en ese ámbito, por las normas de la entidad de control aeronáutico a la que se encuentren sujetas en cuanto a la seguridad de vuelo».*

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

1) Reconsidera la doctrina contenida en el punto 1) del dictamen N°2593/30, de 01.07.2013, solo en cuanto se establece que, en el caso de los tripulantes de vuelo y de cabina cuyos Períodos de Servicio de Vuelo comprendan dos o más vuelos, para que proceda la extensión de la jornada ordinaria máxima de doce horas de los referidos trabajadores, a catorce, ante la ocurrencia en el «*respectivo vuelo*» de contingencias meteorológicas, emergencias médicas o necesidades calificadas de mantenimiento de la aeronave, previstas en el artículo 152 ter D del Código del Trabajo, 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.

2) Niega lugar a la reconsideración o complementación del punto 2) del dictamen citado, que sostiene la incompetencia de esta Dirección 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 que se trata, en atención a que es la Dirección General de Aeronáutica Civil la competente para conocer de dicha materia.

Saluda atentamente a Uds.,



Christian Melis Valencia
CHRISTIAN MELIS VALENCIA
ABOGADO
DIRECTOR DEL TRABAJO



~~JFCC/EB/MPKC~~

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
- I.C.T. Santiago Norte
- Dirección General de Aeronáutica Civil
(AC-Clasificador 3-Correo 9, Providencia)
- Sindicato de Tripulantes de Cabina de la Empresa American Airlines
(Madrigal N°1111, Dpto. 1204, Las Condes)
- Sindicato de Pilotos de la Empresa Lan Express
(Carlos Antúnez N°1836, Dpto. 102)
- Sindicato de Empresa de Pilotos Lan Airlines S.A.
(Las Hualtatas N°8340, Vitacura)
- Latam Airlines Group S.A.
(Av. Américo Vespucio N°901, Renca).
- American Airlines Inc. Agencia en Chile
(Huérfanos N°1199, Santiago).