

DEPARTAMENTO JURÍDICO
UNIDAD DE DICTÁMENES E INFORMES EN
DERECHO
K 15626 (3598) 2015

2773

0046

ORD.: _____ / _____

MAT.: Resulta procedente la aplicación de las disposiciones relativas al registro de asistencia, establecidas en las Resoluciones N° 1213 de 16.10.2009 y N°509 de 08.05.2014 de la Dirección del Trabajo, a los trabajadores que se desempeñan como choferes de camiones de carga forestales.

ANT.: 1) Pase N° 598 de 21.04.2016 del Director del Trabajo.

2) Instrucciones de 16.03.2016 de Jefe del Departamento Jurídico.

3) Instrucciones de 26.02.2016 de la Jefa de Unidad de Dictámenes e Informes en Derecho.

4) Pase N°2183 de 29.12.2015 del Jefe de Gabinete del Director del Trabajo.

5) Presentación de 23.12.2015 de don Luis Valladares Opazo y don Isidro Tapia Espinoza, dirigentes sindicales, en representación de la Federación de Sindicatos de Trabajadores Forestales de la Madera, sus derivados y Servicios Asociados, FEFOCON, RSU 0705.0029.

FUENTES: Artículo 33 del Código del Trabajo.

SANTIAGO,

24 MAY 2016

DE : DIRECTOR DEL TRABAJO

A : SRES. LUIS VALLADARES OPAZO E ISIDRO TAPIA ESPINOZA
FEDERACIÓN DE SINDICATOS DE TRABAJADORES FORESTALES DE LA
MADERA, SUS DERIVADOS Y SERVICIOS ASOCIADOS, FEFOCON
EDIFICIOS PUBLICOS S/N°
CONSTITUCIÓN
fefocon@gmail.com

Por medio de las presentaciones del antecedente 5), Uds., han solicitado a este Servicio un pronunciamiento acerca de la procedencia de aplicar a los choferes de camiones de carga forestales, las disposiciones de la Resolución Exenta N°1213 de 16.10.2009 y N° 509 de 08.05.2014, relativas al registro de asistencia.

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

Frente a la situación planteada, usted señala que las empresas asimilan a los conductores de carga forestal a la normativa aplicable a los choferes de carga terrestre interurbana, no obstante precisar, que las funciones que realizan sus

asociados supone el transporte de materias primas entre predios ubicados fuera del radio urbano con recorridos preestablecidos que no alcanzan a cubrir las tres horas de conducción y cuando transportan productos terminados, lo hacen desde plantas alejadas de localidades urbanas hacia los puertos, en que parte del recorrido se efectúa por caminos rurales donde no existen lugares de descanso y, no contando todos los camiones con litera a bordo para esos efectos.

Además, manifiestan su inquietud acerca del sistema para registrar su asistencia, puesto que es fundamental en su labor, ya que una parte importante de sus remuneraciones es de carácter variable, por lo que el uso de un sistema de registro es fundamental para su cálculo, aplicándoseles actualmente las Resoluciones Exentas N°1213 y N° 509 de la Dirección del Trabajo.

Al respecto cabe tener presente lo dispuesto en el artículo 25 bis del Código del Trabajo que establece la jornada de trabajo de los choferes de carga terrestre interurbana el que señala: *“La jornada ordinaria de trabajo de choferes de vehículos de carga terrestre interurbana, no excederá de ciento ochenta horas mensuales, la que no podrá distribuirse en menos de 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.”

De la norma recién transcrita se desprende que la jornada de trabajo es de 180 horas semanales, las que no podrán distribuirse en menos de 21 días, que los tiempos de espera no constituyen jornada, indicando su forma de pago y su límite en 88 horas mensuales. Asimismo, establece un descanso mínimo entre jornadas y un límite máximo de conducción, además de la obligación de mantener una litera para el descanso a bordo del vehículo. Materia que ya se ha resuelto y aclarado por este Servicio, entre otros en el dictamen N° 4409/079 del 23.10.2008.

Ahora bien, resulta conveniente el análisis de la Resolución Exenta N°1213 del 16.10.2009, complementada por la Resolución N° 509 del 08.05.2014, la cual establece para los choferes de carga terrestre interurbana un sistema obligatorio de control de asistencia, de las horas trabajadas y de descansos, así como de la determinación de las remuneraciones y que consiste en una libreta de registro diario, con las especificaciones en ella señaladas. Sin perjuicio de autorizar al empleador un sistema automatizado, debidamente aprobado por la Dirección del Trabajo.

El artículo 2° de la referida resolución establece: *“Para los efectos de la presente resolución, se entiende por transporte de carga interurbano, el servicio destinado a transportar carga por carretera entre una o más ciudades o localidades que estén ubicadas en ciudades o áreas urbanas diferentes.”*

De la definición señalada, se desprende el sentido y alcance de los conceptos de carretera y de ciudades o localidades urbanas, en los siguientes términos:

Carretera, es definido como *“Vía de comunicación, generalmente interurbana, proyectada y construida fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles”*.

Por camino ha de definirse como: *“Franja de terreno utilizada o dispuesta para caminar o ir de un lugar a otro; en especial la que no está asfaltada”*. Para la Ley N°18290, de Tránsito, la que entrega solo una definición de camino es *“la vía rural destinada al uso de peatones, vehículos y animales”*.

De las definiciones anteriores, se infiere que lo que determina la diferencia entre ambos conceptos, es el destino de su utilización y el material ocupado en su construcción, las carreteras son de uso de vehículos motorizados y generalmente pavimentadas, mientras que los caminos pueden ser usados además por otro tipo de vehículos, animales y peatones y no necesariamente se encuentran pavimentados.

Por ciudades o localidades urbanas se entiende conforme a la Ley de Tránsito como: *“Área geográfica cuyos límites, para los efectos de esta ley, deben estar determinados y señalizados por las Municipalidades”* y por Zona Rural *“Área geográfica que excluye las zonas urbanas”*.

Mirado desde el punto de vista demográfico y en relación a los datos entregados por el Instituto Nacional de Estadísticas, en los Censos de 1992 y 2002: *“Las entidades urbanas son aquellas que poseen concentraciones de viviendas con más de 2.000 habitantes....Las entidades urbanas se clasifican en ciudades o pueblos.”*

Por su parte el decreto MOP N° 301 del 30 de septiembre de 2011, clasifica los caminos en: a) Camino Nacional: es aquel cuya función consiste en la integración del territorio a nivel nacional, b) Camino Internacional: cuya función es la integración del territorio a nivel internacional. A su vez, clasifica los Caminos Regionales en: a) **Caminos regionales principales**: su función principal es la conectividad dentro del territorio regional con la red de caminos nacionales, b) **Caminos Regionales Provinciales**: Su función principal es la conectividad dentro del territorio provincial con la red de caminos regionales principales, c) **Caminos regionales comunales**: Aquellos que permiten la conectividad dentro del territorio comunal con la red de caminos regionales provinciales, d) **Caminos Regionales de Acceso**: Permiten la accesibilidad a lugares específicos y no tengan otra conexión con la red vial.

De lo anterior puede concluirse que, al no existir un concepto de carretera que excluya los caminos interiores, debe entenderse en su concepto más amplio, englobando todo tipo de caminos, aun cuando ellos no se conecten a una vía de alta velocidad o tránsito.

Ahora, si consideramos el concepto de zona urbana y rural que establece la Ley de Tránsito, igualmente es posible inferir que dichas superficies se distinguen, básicamente, por los límites que deben ser establecidos por la autoridad municipal. Lo que no permite establecer una incompatibilidad entre las funciones que sus asociados cumplen, con lo dispuesto en la citada Resolución Exenta, la cual es jurídicamente aplicable a los choferes de carga forestal.

Respecto de los recorridos entre predios, siguiendo con la misma lógica anterior, necesariamente debemos entender que los camiones deben salir a un camino público y si sumamos a ello, que los recorridos no superan las tres horas de conducción, no es un factor decisivo a considerar el tipo de camino a utilizar como ruta, siendo aplicable en tal caso el artículo 18 de la Resolución Exenta N° 1213, que señala en su parte pertinente que: *“Alternativamente el empleador podrá optar por utilizar un sistema automatizado de control de asistencia, que permita dar cumplimiento a cabalidad a las disposiciones contenidas en el cuerpo de la presente Resolución, para lo cual deberá solicitar la aprobación del referido sistema, acompañando una descripción técnica del mismo y la certificación de que se trata de un sistema cerrado de base de datos en términos que se asegure la inviolabilidad de los mismos”*.

Por lo tanto, para los recorridos entre predios cuya duración no supera las tres horas de conducción, podrá el empleador establecer un sistema automatizado de control de asistencia, previamente autorizado por este Servicio, que permita

con exactitud determinar el número de horas trabajadas y su respectivo descanso, así como el cálculo de sus remuneraciones variables.

En tales términos, este Servicio ha autorizado sistemas automatizados de control de asistencia y determinación de remuneraciones, a modo ejemplar por medio de la Resolución N° 0857 de 22.01.2016, que se refiere al sector forestal, permitiendo de esta manera al empleador establecer un registro de asistencia automatizado y certificado.

Por otro lado, en cuanto a lo indicado en su presentación que no todos los camiones disponen de literas a bordo; es dable hacer presente, que es obligación del empleador el proporcionarla, siempre que los descansos se realicen parcial o totalmente dentro del vehículo asignado para cumplir las funciones. Al respecto, este Servicio en el dictamen citado con anterioridad ha dispuesto lo siguiente: "... tal obligación rige tanto para la regla general de lapsos de conducción como para la situación particular de los trayectos inferiores a 5 horas.

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

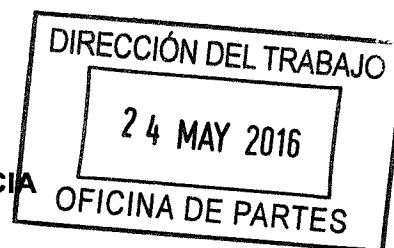
Según lo señalado anteriormente, es posible concluir que es obligación del empleador disponer de literas en aquellos camiones que por recorrido, su conductor debe descansar parcial o totalmente a bordo del vehículo, sea que el tiempo de conducción sea superior o inferior a las 5 horas dispuestas por la ley. Tratándose del lugar habilitado para tales efectos, el chofer deberá manejar a dicho sector para evitar dañar la libre circulación en las vías, para lo cual el tiempo que exceda en la conducción deberá ser compensado con el aumento del descanso por hora, en proporción de 5 es a 2.

En consecuencia, resulta procedente la aplicación de las disposiciones relativas al registro de asistencia, establecidas en las Resoluciones N° 1213 de 16.10.2009 y N°509 de 08.05.2014 de la Dirección del Trabajo, a los trabajadores que se desempeñan como choferes de camiones de carga forestales, por cuanto del análisis de los conceptos de carretera, caminos, urbanos y rurales, se concluye que, la diferencia entre ellos no radica, precisamente, en el uso de los mismos, sino en el carácter que le dan las autoridades a nivel geográfico, de acuerdo a lo señalado en el presente informe, sin perjuicio de poder establecer un sistema automatizado de control de asistencia, previamente certificado y autorizado por este Servicio.

Es cuanto puedo informar



CHRISTIAN MELIS VALENCIA
ABOGADO
DIRECTOR DEL TRABAJO



JFOCALP/CGD
Distribución:

- Jurídico
- Control
- Oficina de Partes
- Boletín
- U. de Asistencia Técnica
- XV Regiones
- Sr. Subdirector del Trabajo
- Sr. Jefe de Gabinete Sra. Ministra del Trabajo y Previsión Social