



DIRECCION
DEL TRABAJO

DEPARTAMENTO JURIDICO

ORD. N^o 2062 / 0178

MAT.: Emite pronunciamiento sobre diversas materias relacionadas con registro de asistencia, jornada y turnos de trabajo, descansos y determinación de las remuneraciones aplicables a los trabajadores que se desempeñan a bordo de vehículos de carga terrestre interurbana.

ANT.: Necesidades del Servicio.

FUENTES:

Código del Trabajo, art. 25 y 33.
Resoluciones N^o 204, de 15.-07.98; N^o 611 y 612, ambas de 08.06.99, de esta Dirección.

SANTIAGO,

22 MAY 2000

DE : DIRECTORA DEL TRABAJO

A : SR JEFE DEL DEPARTAMENTO DE FISCALIZACION

Atendidas diversas consultas específicas formuladas por las organizaciones de empleadores y de trabajadores del sector del transporte de carga interurbano, se ha estimado necesario emitir un pronunciamiento sobre materias relacionadas con registro de asistencia, jornada y turnos de trabajo, descansos y determinación de las remuneraciones, aplicable a los trabajadores que se desempeñan a bordo de vehículos de carga terrestre interurbana.

1. Jornada de Trabajo.

En primer término, cabe señalar que el artículo 25 del Código del Trabajo expresa: *"La jornada ordinaria de trabajo del personal de choferes y auxiliares de la locomoción colectiva interurbana, de servicios interurbanos de transporte de pasajeros, de choferes de vehículos de carga terrestre interurbana y del que se desempeña a bordo de ferrocarriles, será de 192 horas mensuales. En el caso de los choferes y auxiliares de la locomoción colectiva interurbana, de los servicios interurbanos de pasajeros y choferes de vehículos de carga terrestre interurbana, el tiempo de los descansos a bordo o en tierra y de las esperas que les corresponda cumplir entre turnos laborales sin realizar labor, no será imputable a la jornada y su retribución o compensación se ajustará al acuerdo de las partes.*

"Todos los trabajadores aludidos en el inciso precedente deberán tener un descanso mínimo de ocho horas dentro de cada veinticuatro horas.

"En ningún caso el chofer de la locomoción colectiva interurbana o el de vehículos de carga terrestre interurbana podrá manejar más de cinco horas continuas, después de las cuales deberá tener un descanso cuya duración mínima será de dos horas".

Del análisis de la disposición legal transcrita se infiere que los choferes de vehículos de carga terrestre interurbana, por expresa disposición del legislador, se encuentran, actualmente, sujetos a una jornada ordinaria máxima de 192 horas mensuales.

Asimismo, de dicha disposición se colige que para calcular la referida jornada de 192 horas mensuales, no debe considerarse el tiempo correspondiente a los descansos a que tienen derecho los referidos trabajadores, como tampoco aquél correspondiente a las esperas que deban cumplir entre turnos sin realizar labor, sin perjuicio de que dichos períodos deben ser retribuidos o compensados conforme al acuerdo que sobre el particular convengan las partes contratantes.

En otros términos de acuerdo a lo previsto en el artículo en análisis, para enterar la jornada ordinaria de 192 horas mensuales de los choferes de vehículos de carga terrestre interurbana no procede tomar en consideración el tiempo correspondiente a los descansos de 8 horas ininterrumpidas dentro de 24 horas y de 2 horas después de 5 horas de manejo continuo, como asimismo, el período de espera que debe cumplirse entre turnos laborales sin realizar labor.

De ello se sigue, que constituirá jornada de trabajo todo el tiempo durante el cual los choferes en referencia conducen los vehículos de carga, como también, el período en que dichos dependientes deban realizar otras labores especificadas en el contrato de trabajo, como por ejemplo aquellas que tienen por objeto preparar o alistar el vehículo, vigilar y acondicionar la carga, entregar la carga al destinatario en las condiciones establecidas en el respectivo contrato, y en general todo aquel tiempo en que los referidos dependientes deben ejecutar labores propias o inherentes al transporte que efectúan de acuerdo a las modalidades del servicio prestado.

De igual manera, a vía ejemplar, constituirá jornada de trabajo el tiempo de espera en los lugares en que se produce el embarque y desembarque de los productos y mercaderías que se transporta, si durante dicho período los respectivos choferes se encuentran obligados a ejecutar labores que implican vigilar que tales funciones se realicen en la forma estipulada en los respectivos contratos o impliquen maniobras de movimientos de los vehículos que manejan.

Finalmente, también forma parte de la jornada de trabajo, y por ende, debe tomarse en consideración para los efectos de computar el máximo de 192 horas mensuales, aquellas interrupciones que se produzcan durante el viaje que tiene por objeto satisfacer necesidades de la máquina, o de la carga que se transporta.

Teniendo presente que, el legislador, expresamente, ha considerado que sólo "... el tiempo de los descansos a bordo o en tierra y de las esperas que les corresponda cumplir entre turnos laborales sin realizar labor ...", no constituyen jornada de trabajo, a contrario sensu, todos aquellos tiempos de simple presencia o espera que no se originen entre turnos laborales, son imputables a la jornada de trabajo de 192 horas mensuales.

Al tenor de lo expuesto, posible es concluir que por regla general, constituirá jornada de trabajo para el personal de choferes de vehículos de carga terrestre interurbana, todo el tiempo durante el cual conducen el respectivo vehículo, como asimismo, todos aquellos períodos en que tales choferes ejecutan labores de alistamiento o preparación de la máquina o funciones que son inherentes a la vigilancia, embarque y desembarque de la carga que transportan de acuerdo a las modalidades propias del transporte que efectúan y, por ende, la jornada de trabajo de tales dependientes se inicia desde el momento en que éstos comienzan a ejecutar alguna de las referidas labores, circunstancia ésta que debe analizarse en cada caso particular.

1.1 Pactos.

En lo que dice relación con los pactos que convengan las partes sobre descansos a bordo o en tierra y de las horas de simple presencia o espera que le corresponda cumplir entre turnos laborales, de conformidad a la parte final del inciso primero del artículo 25 del Código del Trabajo, cabe señalar, que éstos deben consignarse en los respectivos contratos de trabajo.

La retribución o compensación en comento, puede consistir tanto en una suma de dinero como en permisos adicionales u otros beneficios que acuerden las partes. La referida retribución revestirá el carácter de remuneración cuando se convenga otorgarla en dinero o en otros beneficios valuables en dinero.

De esta forma, las partes deberán, necesariamente, actualizar los contratos de trabajo en el sentido expuesto precedentemente.

Ahora bien, respecto del monto mínimo a que debiera alcanzar dicho acuerdo, cabe señalar que:

a) El artículo 12 del Código Civil dispone que solo "*podrán renunciarse los derechos conferidos por las leyes, con tal que solo miren al interés individual del renunciante, y que no este prohibida su renuncia*".

A su turno, el artículo 40 del Código del Trabajo señala que "*los derechos establecidos en las leyes laborales son irrenunciables*".

El Código Civil, a su vez, señala que carecen de validez jurídica, por objeto ilícito, los actos o contratos "prohibidos por las leyes" y, por causa ilícita aquellos cuya motivación es "prohibida por las leyes".

La ley laboral ha prohibido la renuncia de los derechos laborales, por tanto, los actos o cláusulas convencionales que importen dicha renuncia carecen de validez jurídica.

Si bien las partes pueden fijar libremente el sistema remuneracional, dicha libertad no puede ejercerse con el objetivo explícito y declarado de impedir a ciertos trabajadores el acceso a un derecho irrenunciable.

En este sentido, la existencia de un pacto que establezca que la retribución o compensación en comento, sea, por ejemplo, de \$ 1000 (mil pesos) con el objeto de dar cumplimiento, precisamente, a lo que en tal sentido establece el artículo 25 del Código del Trabajo, si bien no contraviene directamente dicho cuerpo legal, ello importaría un fraude a la ley, mediante una conducta externa formalmente acorde con una disposición legal que oculta o disimula, de tal forma que elude aquella fijando un sueldo base de mil pesos, amparándose en el artículo 25 del Código del Trabajo que no establece un mínimo al mismo.

b) Además de lo anterior, cabe señalar la validez de un acto o contrato implica necesariamente la existencia de una manifestación seria en orden a obligarse, lo que está en coincidencia con el artículo 1467 del Código Civil que señala que no puede haber obligación sin una "causa real".

Por tanto, la supuesta obligación que habría contraído el empleador de pagar un sueldo base, como el del ejemplo que nos ocupa, de \$1000 (mil pesos) no es tal, ya que no reviste carácter de seriedad alguna, no existiendo, en rigor, voluntad de obligarse de ese modo sino, nada más, de eludir la ley.

c) Según señala el artículo 1546 del Código Civil "*los contratos deben ejecutarse de buena fe*". Esta norma plenamente aplicable al contrato de trabajo se refiere a lo que la doctrina denomina buena fe objetiva, esto es, a aquel modelo de conducta a que deben ajustarse las partes en el cumplimiento del contrato para no causar daño a la contraparte.

La buena fe es una exigencia común en el derecho, incluido el derecho laboral, que sanciona en el ámbito colectivo las prácticas desleales tanto en materia sindical como en la negociación colectiva.

Además un elemento del contenido del contrato individual, fundado en la buena fe, es el deber ético - jurídico de respeto recíproco entre el trabajador y el empleador, que se expresa claramente al señalar como causales de término de la relación laboral "la falta de probidad, la injuria, la conducta inmoral grave".

No es parte del comportamiento tipo que importa la buena fe objetiva, la conducta del empleador que fija, como se ha expresado en el ejemplo, una suma de \$1000 (mil pesos) como monto del pacto, impidiendo el acceso del trabajador a un beneficio, cuando su objetivo no es remunerar los servicios sino, eludir el cumplimiento de la ley.

En atención a las consideraciones jurídicas anteriores, no puede este Servicio considerar seria ni válida la fijación de una remuneración mensual en \$1000 (mil pesos) u otra similar a la del ejemplo empleado.

2. Descansos.

Conforme al artículo 25 del Código del Trabajo, los trabajadores aludidos deben tener un descanso ininterrumpido de ocho horas dentro de cada veinticuatro horas.

Consecuente con lo anterior, el personal choferes de vehículos de carga terrestre interurbana, tienen derecho a un descanso que presenta las siguientes características:

a) Oportunidad en que debe darse el descanso: Dentro de un período que no puede ser superior a veinticuatro horas.

b) Duración del descanso: El descanso no puede ser inferior a ocho horas ininterrumpidas.

c) Lugar en que debe otorgarse: Sólo existiría obligación de descanso a bordo respecto de los choferes, cuya permanencia en el camión es exigida por viajes o trayectos que, por su duración, requieren del trabajo en turnos, caso en el cual el vehículo deberá contar con las condiciones mínimas adecuadas para la realización de un efectivo descanso a bordo.

Los descansos a bordo, si bien no forman parte de la jornada, representan tanto un derecho como una obligación del trabajador en el sentido de tomarlos o hacerlos efectivos, en razón de constituir tiempos que, -por tener un preciso sentido laboral, cual es el de reponer energías para el siguiente turno-, son de naturaleza vinculante para las partes. En consecuencia, el no otorgamiento del descanso por parte del empleador, como el no hacerlo efectivo por el trabajador, representarían graves faltas a la ley y al contrato de trabajo.

Por otra parte, los incisos 4º y 5º del artículo 25 del Código del Trabajo, prescriben:

"En ningún caso el chofer de la locomoción colectiva interurbana o el de vehículos de carga terrestre interurbana podrá manejar más de cinco horas continuas, después de las cuales deberá tener un descanso cuya duración mínima será de dos horas.

"El bus deberá contar con una litera adecuada para el descanso, siempre que éste se realice total o parcialmente a bordo de aquél".

De la norma legal transcrita precedentemente es posible inferir que el límite máximo de tiempo que puede manejar en forma ininterrumpida un chofer de la locomoción colectiva interurbana o de vehículo de carga terrestre interurbana es de cinco horas y, a la vez, que el descanso mínimo de que debe gozar este personal cada vez que se cumpla con esta jornada es de dos horas.

De la misma disposición se infiere que si este descanso se realiza total o parcialmente a bordo del bus, éste debe contar con una litera adecuada.

El claro tenor literal de la disposición transcrita y comentada precedentemente, permite concluir que sólo para los buses de la locomoción colectiva interurbana es obligatorio contar con literas para el adecuado descanso del personal de choferes, no resultando en consecuencia, procedente hacer extensiva esta obligación a los vehículos de carga terrestre interurbana.

Sin embargo, esta Dirección estima que si bien es cierto dicha obligación no se encuentra expresamente contemplada por el legislador, no lo es menos, que como lo ha podido constatar este Servicio a través de diversas fiscalizaciones practicadas al sector, en muchos casos se responsabiliza al chofer del camión o de la carga lo cual supone la permanencia de éste en dicho vehículo, evento en el cual el camión debería contar con instalaciones mínimas y adecuadas que aseguren al chofer un efectivo descanso.

A su vez, respecto a cómo y dónde el personal de choferes de vehículos de carga interurbana debe hacer uso de su descanso de dos horas luego de cinco de conducción ininterrumpida, cabe manifestar que dentro de las normas que regulan la materia, el legislador no lo ha contemplado, de suerte que, a juicio de la suscrita, el referido descanso puede o no hacerse a bordo del vehículo de carga terrestre que nos ocupa.

Finalmente, en relación a este punto, cabe señalar que por "los descansos a bordo o en tierra", a que alude el inciso 1º del artículo 25 del Código del Trabajo, debe entenderse aquellos espacios de tiempo de que dispone libremente el trabajador.

3. Registro de Asistencia.

En relación con el personal de choferes de vehículos de carga terrestre interurbana, este Servicio ha establecido a través de las resoluciones Nº 204, de 15.07.98; Nº 611 y 612, ambas de 08.06.99, un registro especial de asistencia y de determinación de las remuneraciones, consistente en un registro manual -resoluciones Nº 204 y 611- y otro de carácter automatizado -resolución Nº 612-.

A las resoluciones precedentemente señaladas, se encuentra afecto todo el personal de choferes de vehículos de carga terrestre interurbana.

Al respecto se hace necesario definir que se entiende por "carga terrestre interurbana". Es interurbana la carga terrestre transportada en vehículos entre una o más ciudades o localidades que están ubicadas en áreas urbanas diferentes, sean éstas nacionales o internacionales.

2.1. Registro de Asistencia Manual.

Atendidas las especiales características de organización y desarrollo de las actividades laborales en el sector del transporte de carga terrestre interurbana, esta Dirección estableció mediante resolución Nº 204, de 15.07.98, un sistema obligatorio de control de asistencia y de determinación de las remuneraciones, el cual opera sobre la base de la denomina "libreta de registro diario de asistencia" y/o conforme al sistema simplificado contenido en la resolución Nº 611, de 08.06.99.

Ahora bien, en relación a las consultas relativas al llenado de la citada libreta en aquellos casos en que el contrato de trabajo establezca que las funciones del trabajador serán únicamente conducir, cabe expresar que, en tal caso, se requerirá sólo el llenado de las columnas relativas a la conducción y a los descansos.

Asimismo, en el evento que, por cualquier circunstancia, en el diseño de la libreta se haya omitido alguno de los datos consignados en la resolución respectiva, éste deberá ser registrado por el trabajador y supervisado su cumplimiento por el empleador. Por ejemplo, identificación de la placa patente del vehículo en el que el trabajador desempeña sus labores.

2.1.1. Determinación del monto de las remuneraciones.

La resolución Nº 204, en su artículo 8º, letra h), Sección 8, señala: "Valores recaudados por carga o flete. Destinada a registrar los valores recaudados por el costo del flete o de la carga transportada. Se deberá anotar con exactitud el número de la factura o guía que debe extender la empresa transportadora y el valor correspondiente contenido en cada una de ellas y en la columna "Pág. N°", se debe hacer referencia al número de la(s) página(s) que corresponde(n) al transporte de la carga relacionada en la factura o guía, en el caso en que se utilice más de un día para ello, con el objeto de determinar el monto de las remuneraciones correspondientes al servicio prestado, siempre que éstas se encuentren conformadas sobre la base de comisión o porcentaje por flete o carga transportadas".

Por su parte, la resolución Nº 611, en su artículo 8º, señala: "Con el objeto de determinar el monto de las remuneraciones correspondientes al servicio prestado, siempre que éstas se encuentren conformadas sobre la base de comisión o porcentaje por flete transportado, la empresa deberá disponer para tales efectos de comprobantes pre impresos, en el que se registrarán la fecha del viaje; el número de la guía de despacho, número de factura o de guía de expedición, según corresponda. Cada ejemplar deberá estar foliado. Asimismo, se anotará, en los espacios

dispuesto para ello, el nombre y RUT del conductor y las firmas del trabajador y del empleador en señal de aceptación de la veracidad de los datos consignados⁷.

Conforme lo anterior y considerando el sistema simplificado contenido en la resolución 611, en el caso de aquellas empresas que en un mismo viaje realizan transporte de diversas mercaderías para un mismo o diferentes destinatarios, éstas deberán consignar, en el registro de control para las remuneraciones, sólo el número de la guía de expedición o de despacho, según corresponda.

En el evento que las empresas tengan en uso, de forma previa a la dictación de las resoluciones Nº 204 y 611, ya citadas, un registro de control para la determinación de las remuneraciones del personal de choferes de vehículos de carga terrestre interurbana que cumpla con las exigencias contenidas en tales cuerpos normativos, no existe inconveniente jurídico en que tal registro sea mantenido, en los términos indicados.

Asimismo, no existiría inconveniente jurídico para que una misma empresa de transporte de carga terrestre interurbana utilice distintos registros de asistencia para el personal de choferes de su dependencia, toda vez que, los sistemas de registro de asistencia autorizados por esta Dirección para esa actividad, son de carácter personal y se portan a bordo del respectivo vehículo.

Sin perjuicio de lo anterior, cabe hacer presente que, en todo caso, la empresa deberá comunicar por escrito a la Inspección del Trabajo correspondiente a su domicilio, el sistema de control de asistencia por el cual ha optado.

2.2. Registro de asistencia automatizado.

El artículo 11 de la resolución Nº 204, de 15.07.98, de esta Dirección, fija como sistema optativo de control de asistencia, de las horas de trabajo y de la determinación de las remuneraciones, para los trabajadores que laboran a bordo de vehículos de carga terrestre interurbana, la utilización de sistemas electrónicos, electrónico - computacional o automatizados. Por su parte la resolución Nº 612, de 08.06.99, de este Servicio, establece los requisitos que deben cumplir los referidos sistemas automatizados, para considerarlos como sistemas válidos de registro de asistencia.

2.2.2. Determinación del monto de las remuneraciones.

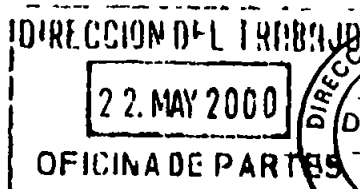
En relación con esta materia cabe hacer presente que, como se ha expresado, la resolución Nº 612, ya citada, fija los requisitos que deben cumplir los referidos sistemas automatizados y dado el carácter complementario de la resolución Nº 204, su determinación, deberá ajustarse a lo dispuesto en la letra h), Sección 8, del artículo 8º de esta última o, a lo establecido en el artículo 8º de la resolución Nº 611, precitado.

Por otra parte, en el evento que el dispositivo de control electrónico sufra algún desperfecto durante el viaje, el chofer del vehículo de que se trate deberá dar cuenta de tal situación ante la Inspección del Trabajo más cercana al lugar de los hechos. Sin perjuicio de lo anterior, para los efectos de controlar la jornada de trabajo y los horarios de conducción y de descanso, se deberá poner en uso un registro de tipo manual que cumpla con las exigencias que sobre el particular señalan las resoluciones Nº 204 y 611, ya citadas.

2.2 Incidencia de la tenencia del vehículo en el registro de asistencia.

Atendido diversas consultas formuladas a esta Dirección con respecto a aquellos casos en que el vehículo de carga terrestre interurbana sea de propiedad de una empresa de leasing y quien lo conduce es el titular del compromiso de compra, cabe señalar que en tal caso no son aplicables las disposiciones del Código del Trabajo y sus leyes complementarias, por cuanto en esta situación no existe vínculo de subordinación y dependencia propio de toda relación laboral. Por el contrario, si el titular del compromiso de compra contrata personal para la conducción del vehículo de carga interurbana, aunque el mismo sea de propiedad del leasing, la relación laboral es con el primero y, por tanto, deberá ajustarse, en materia de control de asistencia, a lo dispuesto en las resoluciones Nº 204; 611 ó 612.

Saluda a Ud.,



Maria Ester Ferres Nazarala
MARIA ESTER FERRES NAZARALA
 ABOGADA
 DIRECTORA DEL TRABAJO

EAH
 EAH/nar

Distribución:

Jurídico

Partes

Control

Boletín

Deptos. D.T.

Subdirector

U. Asistencia Técnica

XIII Regiones

Sr. Jefe Gabinete Ministro del Trabajo y Previsión Social

Sr. Subsecretario del Trabajo