

DIRECCION DEL TRABAJO
DEPARTAMENTO JURIDICO

h) K. 10143(605)/94
K. 10619(624)/94

1158

53

ORD. N° _____/_____

MAT.: 1) El personal de choferes de locomoción colectiva urbana se encuentra afecto a la jornada de trabajo ordinaria contemplada en el artículo 22 del Código del Trabajo, pudiendo ésta cumplirse por turnos pactados conforme lo autoriza el artículo 26 del mismo cuerpo legal.
2) Este mismo personal puede, en todo caso, desempeñar dos horas extraordinarias por día.
3) La seguridad del tránsito público impide que un arriendo o un mandato suscrito por un chofer de taxibús modifiquen su régimen ordinario de jornada y de descansos.
4) Finalmente, este personal puede alcanzar a desempeñarse durante diez horas diarias, siempre que no se exceda la jornada ordinaria semanal de 48 horas o la convenida, si fuese menor, pudiéndose agregar a continuación, un máximo de dos horas extraordinarias por día.

ANT.: 1) Presentación de 31.05.94, de don Arturo Guajardo Laport.
2) Presentación de 07.06.94, de Agrupación de Operadores de Transporte Público, Taxutal, de Talca.
3) Ordinarios N°s. 1951 y 2049, de 06.06.94 y 14.06.94, de D.R.T. Maule.

FUENTES:

Código del Trabajo, artículos 22, 26, 28, 30, 31 inc. 1º; Resolución Exenta N° 1719, de 1990, de esta Dirección.

CONCORDANCIAS:

Dictámenes N°s. 3627/215, de 22.-07.93 y 7467/351, de 22.12.94.

SANTIAGO, 14 FEB 1995

DE : DIRECTOR DEL TRABAJO

A : SEÑORES ARTURO GUAJARDO LAPORT Y
AGRUPACION DE OPERADORES DE TRANSPORTE PUBLICO,
TAXUTAL DE TALCA
4 ORIENTE 2 Y 3 SUR N° 937
TALCA/

Mediante las presentaciones 1) y 2) del antecedente, se solicita un pronunciamiento de esta Dirección

respecto a las siguientes materias:

1) Jornada de trabajo del personal de choferes de la locomoción colectiva urbana.

2) Si este personal puede laborar dos horas extraordinarias por día, particularmente en el caso del artículo 26 del Código del Trabajo.

3) En el evento que a un conductor de taxibuses se le otorgue poder amplio para administrar el vehículo, precisar los cambios que se producirían en la limitación de la jornada, en el descanso semanal y en la exclusión de la limitación de la jornada de trabajo establecida en el inciso 2º del artículo 22 del Código del Trabajo.

4) Asimismo, en el evento que un conductor sea arrendatario del taxibús que conduce, si quedaría excluido de lo estipulado en el artículo 22 precedente.

5) Si puede un conductor de taxibus trabajar diez horas diarias.

Ahora bien, sobre estas consultas esta Dirección cumple con manifestar a Uds. lo siguiente:

1) Respecto a la jornada de trabajo del personal de choferes de la locomoción colectiva urbana, conforme a las reglas generales aplicables en la especie, el inciso primero del artículo 22 del Código del Trabajo dispone:

" La duración de la jornada ordinaria de trabajo no excederá de cuarenta y ocho horas semanales".

Complementa lo anterior el artículo 28 del mismo cuerpo legal, al prescribir:

" El máximo semanal establecido en el inciso primero del artículo 22 no podrá distribuirse en más de seis ni en menos de cinco días.

" En ningún caso la jornada ordinaria podrá exceder de diez horas por día, sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso final del artículo 38".

Sin perjuicio de las normas generales precedentes, el Código contempla normas especiales aplicables, en particular y opcionalmente, al personal que se desempeña en el transporte urbano colectivo de trabajadores, y así, el artículo 26 del Código del Trabajo establece:

" Si en el servicio de transporte urbano colectivo de pasajeros, las partes acordaren cumplir en turnos la jornada ordinaria semanal, éstos no excederán de ocho horas de trabajo, con un descanso mínimo de diez horas en-

"tre turno y turno. En todo caso, los choferes no podrán manejar más de cuatro horas continuas".

Así, conforme a este precepto, las partes libremente pueden acogerse a un sistema de turnos para cumplir la jornada ordinaria semanal, que no debe exceder de cuarenta y ocho horas, y en turnos que a su vez no podrán exceder de ocho horas de trabajo diarias con un descanso mínimo de diez horas entre turno y turno. El acuerdo debe comprender un sistema de distribución de las horas de trabajo en que los choferes no manejen más de cuatro horas continuas.

En todo caso, es útil recordar, que deberá darse cumplimiento a la resolución exenta NQ 1719, de 1990, de la Dirección del Trabajo, que fija requisitos y regula procedimiento para establecer un sistema de control de las horas de trabajo y del cálculo de las remuneraciones para los trabajadores que laboran a bordo de vehículos de los servicios de locomoción colectiva particular urbana, debiéndose tener presente muy especialmente su artículo 9Q que, en lo que interesa, establece:

"...la jornada de trabajo se iniciará con el registro en la respectiva planilla de ruta de la hora de presentación del chofer de la respectiva garita o terminal y concluirá con el registro de su última llegada".

2) Enseguida se consulta si este personal puede laborar dos horas extraordinarias por día.

Respecto a esta materia, cumple manifestar a esta Dirección que el artículo 30 del Código del Trabajo prescribe:

"Se entiende por jornada extraordinaria la que excede del máximo legal o de la pactada contractualmente, si fuese menor".

Precisando lo anterior, el inciso 1Q del artículo 31 del mismo texto legal señala:

"En las faenas que, por su naturaleza, no perjudiquen la salud del trabajador, podrán pactarse horas extraordinarias hasta un máximo de dos por día, las que se pagarán con el recargo señalado en el artículo siguiente".

Ahora bien, esta Dirección no advierte impedimento para que el personal de choferes de la locomoción colectiva urbana trabaje dos horas extraordinarias por día; en particular, en el caso de que la jornada se cumpla de acuerdo a turnos acordados conforme al artículo 26 del Código del Trabajo, las dos horas adicionales se deberán trabajar a continuación de la jornada pactada contractualmente y cuyo límite es de ocho horas diarias; y, en el caso que se trate de personal afecto a la regla general del artículo 22 del citado cuerpo legal, o sea, a una jornada ordinaria que no puede exceder de cuarenta y ocho horas semanales distribuidas en no más de seis ni

menos de cinco días, las dos horas extraordinarias podrán desempeñarse a continuación de la jornada diaria.

3) Se consultan también los casos en que al chofer de taxibús se le otorgue poder amplio para administrar el vehículo, y también, la situación en que éste es arrendatario del taxibús que conduce; en ambos eventos, se solicita un pronunciamiento sobre si estos contratos tendrían la consecuencia de modificar el régimen de jornada de trabajo y de descanso semanal de los choferes que se desempeñen en virtud de estos títulos.

Al respecto, por Informe de Fiscalización NQ 94-964, de 19.10.94, de la D.R.T. de Talca, se estableció que Taxutal Ltda. cuenta entre sus asociados a un total de 73 empresarios y 104 choferes, de estos últimos, cuatro tienen la calidad de arrendatarios y nueve de apoderados.

Ahora bien, esta Dirección ha venido desarrollando una jurisprudencia aplicable a los choferes de locomoción colectiva - urbana y rural - que se orienta a la consecución simultánea del respeto a los derechos laborales de este personal y a la seguridad del tránsito público

En efecto, la jurisprudencia administrativa de esta Dirección ha precisado, en su dictamen NQ 1268/071, de 7 de marzo de 1994, que:

" b) Los descansos a bordo, si bien
" no forman parte de la jornada representan tanto un derecho como
" una obligación del conductor en el sentido de tomarlos o hacer-
" los efectivos, en razón de constituir tiempo que, -por tener un
" preciso sentido laboral, cual es el de reponer energías para el
" siguiente tiempo de conducción-, son de naturaleza vinculante
" para las partes.

" En consecuencia, el no otorga-
" miento 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.

" Lo mismo cabe establecer respecto
" de los descansos o esperas en tierra, entre turnos laborales, y
" en particular respecto del reposo mínimo de ocho horas, después
" de cumplirse la respectiva jornada a bordo".

Por otra parte, el dictamen NQ 7467/351, de 22 de diciembre de 1994, dejó establecido que:

"..., la reposición de energías pa-
" ra el siguiente tiempo de conducción a que alude este pronun-
" ciamiento (el transcrito precedentemente), es una finalidad
" normativa a la que también aspira el mencionado artículo 26 del
" Código del Trabajo (también transcrito precedentemente), al
" consignar un descanso mínimo de diez horas entre turno y turno,
" y además, al prescribir que los choferes no podrán manejar más
" de cuatro horas continuas".

Así entonces, y como conclusión, este dictamen manifestó:

" Teniendo, en consecuencia, estas disposiciones legales el carácter de normas de orden público, desde que, las partes contratantes no pueden libremente disponer de estas modalidades de jornada y descanso por responder éstas al adecuado resguardo de la seguridad en el tránsito público, no resulta conforme a derecho el desempeño de choferes de locomoción colectiva urbana en jornadas ordinarias de 48 horas semanales para dos empleadores distintos, puesto que, en una situación de esta índole, inevitablemente se verían burladas las finalidades que el legislador se propuso al sancionar el mencionado artículo 26, tantas veces aludido".

Conforme se ha destacado en la jurisprudencia citada, la normativa laboral sobre jornadas y descansos además de vincular a trabajador y empleador -tratándose de choferes de locomoción colectiva- añade prescripciones destinadas a garantizar la seguridad del tránsito público que rebasan el marco estrictamente laboral y que, independiente del tipo de contratación ideado, constituye una finalidad legislativa cuya consecución debe procurarse permanentemente.

Por lo anterior, tanto el arrendamiento como el mandato en que incide la consulta, resultan jurídicamente irrelevantes en relación a un eventual cambio del régimen ordinario de jornada y descansos del personal de choferes de locomoción colectiva; predicamento contrario implicaría abandonar el propósito legislativo de garantizar la seguridad del tránsito público ya referido.

4) Luego, se solicita un pronunciamiento sobre si puede legalmente un conductor de taxibús trabajar diez horas diarias.

Sobre esto y teniendo presente las normas que regulan la materia, esta Dirección estima que no existen impedimentos de orden legal para extender la jornada ordinaria diaria en la forma señalada.

En efecto, conforme a las reglas generales de los artículos 22 y 28 del Código del Trabajo -transcritos precedentemente- se distribuya en cinco o seis días la jornada ordinaria semanal de cuarenta y ocho horas, podrán alcanzarse las diez horas diarias de trabajo por las cuales se consulta, - no en todos, pero en algunos días - de tal forma que no se exceda la jornada ordinaria semanal de cuarenta y ocho horas o la que se hubiere convenido, si fuese menor; a esta jornada, podrán agregarse periodos extraordinarias con un máximo de dos horas por día.

En consecuencia, sobre la base de lo señalado precedentemente y normas legales invocadas, esta Dirección concluye que:

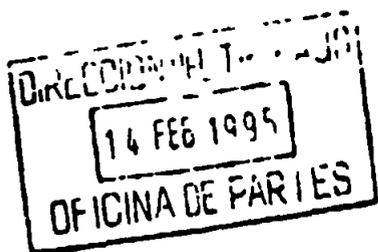
1) El personal de choferes de locomoción colectiva urbana se encuentra afecto a la jornada de trabajo ordinaria contemplada en el artículo 22 del Código del Trabajo, pudiendo ésta cumplirse por turnos pactados conforme lo autoriza el artículo 26 del mismo cuerpo legal.

2) Este mismo personal puede, en todo caso, desempeñar dos horas extraordinarias por día.

3) La seguridad del tránsito público impide que un arriendo o un mandato suscrito por un chofer de taxibus modifiquen su régimen ordinario de jornada y de descansos.

4) Finalmente, este personal puede alcanzar a desempeñarse durante diez horas diarias, siempre que no se exceda la jornada ordinaria semanal de 48 horas o la convenida, si fuese menor, pudiéndose agregar a continuación, un máximo de dos horas extraordinarias por día.

Saluda a Ud.,



Maria Ester Peres Nazarala
MARIA ESTER PERES NAZARALA
ABOGADO
DIRECTOR DEL TRABAJO

[Signature]
RGR/emoa

Distribución:

- Jurídico
- Partes
- Control
- Dptos. D.T.
- Boletín
- XIIIª Regs.
- Sub-Director
- Of. de Consultas