

2448

28

ORD.:

MAT.: Resulta jurídicamente procedente que los choferes de la empresa de Transportes Santa María S.A. pacten con su empleadora una jornada de 98 horas mensuales distribuidas en 16 días en los mismos términos planteados, respetando las normas relativas a descansos, tiempos máximos de conducción y tiempos de espera.

ANT.:

- 1) Instrucciones de 19.05.2014, de Jefa Unidad de Dictámenes e Informes en Derecho.
- 2) Instrucciones de 10.04.2014, de Jefa Unidad de Dictámenes e Informes en Derecho.
- 3) Instrucciones de 18.02.2014, de Jefa Unidad de Dictámenes e Informes en Derecho.
- 4) Instrucciones de 11.12.2013, de Jefa Unidad de Dictámenes e Informes en Derecho
- 5) Instrucciones de 26.09.2013, de Jefa Unidad de Dictámenes e Informes en Derecho.
- 6) Instrucciones de 29.08.2013, de Jefa Unidad de Dictámenes e Informes en Derecho.
- 7) Correo electrónico de 28.05.2013, de Sra. Catherine Inostroza.
- 8) Correo electrónico de 14.03.2013, de Sr. Fernando Villarroel Aguilera.
- 9) Ord. N° 044, de 14.01.2013, de Director Regional del Trabajo de Coquimbo
- 10) Ord. N° 4902, de 09.11.2012, de Jefa Departamento Jurídico.
- 11) Pase N°1855, de 19.10.2012, de Directora del Trabajo.
- 12) Instrucciones de 31.08.2012, de Jefa Unidad de Dictámenes e Informes en Derecho.
- 13) Correo electrónico de 13.08.2012, de Subjefe Departamento de Inspección.
- 14) Instrucciones de 19.07.2012, de Jefa Unidad de Dictámenes e Informes en Derecho.
- 15) Ord. N° 431, de 26.04.2012, de Director Regional del Trabajo de Coquimbo.
- 16) Presentación de 10.04.2012, de Sra. Catherine Inostroza Valdivieso, en representación de empresa Transportes Santa María S.A.

FUENTES:

Artículos 5° inciso 3° y 25 bis inciso 1° del Código del Trabajo, y artículo 1545 del Código Civil.

CONCORDANCIAS:

Dictamen N°4409/079, de 23.10.2008.

04 JUL 2014

SANTIAGO,

04 JUL 2014

DE : DIRECTOR DEL TRABAJO

A : SEÑORA
CATHERINE INOSTROZA VALDIVIESO
GERENTE DE RECURSOS HUMANOS
TRANSPORTES SANTA MARÍA S.A.
SANTA MARTA N° 951
MAIPU/

Mediante la presentación del antecedente 16), complementada mediante correo electrónico del antecedente 7), solicita a esta Dirección un pronunciamiento relativo a la posibilidad de disminuir la cantidad de días y horas en que se distribuye la jornada ordinaria de los choferes de transporte de carga terrestre interurbana que se desempeñan en la empresa Transportes Santa María S.A.

Indica su presentación que actualmente la empresa mencionada mantiene con sus dependientes una jornada ordinaria de 180 horas mensuales, distribuida en 21 días, consultando si es posible disminuir las horas de trabajo a 98, las que se distribuirían en 16 días.

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

A fin de apreciar con total claridad las implicancias prácticas de la jornada por la que se consulta, se solicitó un proceso especial de fiscalización, trámite que fue evacuado mediante informe N°0410/2012/96, complementado a través de informe N°0403/2013/96, ambos realizados por el funcionario Sr. Enrique Castillo Díaz.

En cuanto a la distribución de la jornada de trabajo por la que se consulta y sus respectivos descansos, en el primero de los informes indicados, en lo pertinente, se señala:

“Los conductores entrevistados informan que el sistema implementado de turnos les otorga en general 4 días de trabajo continuos seguidos de 4 días continuos de descanso, no superando las 5 horas de manejo continuo, efectuando los descansos correspondientes entre cada conducción y descansando más de 8 horas diarias cada veinticuatro horas, rotando tras un ciclo su trayecto de conducción, los cuales son Concón – Illapel, e Illapel – Mina Los Pelambres, existiendo en Illapel una base con instalaciones para el personal que cuenta con todas la comodidades necesarias para sus descansos y esperas entre conducciones, lugar donde el suscrito efectúa la investigación al mantenerse la documentación de estos conductores en dicha base, no existiendo en Minera Los Pelambres ubicada en la comuna de Salamanca ninguna instalación ni oficina de la empresa.

Respecto del ciclo de trabajo y descansos correspondientes a 4 días de trabajo continuos, seguidos de 4 días de descanso continuos, los conductores entrevistados manifiestan entera conformidad señalando que es el ciclo de trabajo óptimo para ellos, pues informan que inicialmente la empresa tenía implementado un ciclo de 6 días de trabajo continuos, terminados los cuales les otorgaba sólo 3 días de descanso, lo que les producía un gran desgaste, cansancio y aumentaba el riesgo de ocurrencia de accidentes, teniendo actualmente una cifra de 0 accidentes en los dos últimos años.”

De este modo, puede apreciarse del texto transcrito que los conductores por los que se consulta, se encontrarían de acuerdo con la distribución de su jornada de trabajo y los respectivos descansos.

Ahora bien, respecto de la extensión de los ciclos de trabajo, el informe en examen –en lo que a este oficio importa- indica:

“El sistema de distribución de los días de trabajo y descansos opera en razón de ciclos de 4 días de trabajo continuos, seguidos de 4 días de descanso continuos (en adelante lo llamaremos ciclo 4x4), lo que implica que en el transcurso de un mes un conductor podría trabajar como máximo 4 ciclos de jornada efectiva, esto es 4 veces 4 días de trabajo haciendo un total de 16 días de trabajo en el mes. De esta forma el sistema planteado por la recurrente no corresponde a 16 días de trabajo continuos seguidos de días de descanso en forma posterior. De la revisión documental de las libretas de asistencia de los conductores el suscrito observa que en general los trabajadores están desarrollando el ciclo 4x4 antes descrito, con pago mensual de sus remuneraciones, no viendo afectadas sus remuneraciones por la implementación de este ciclo 4x4, las que se mantienen constantes.”

Puede colegirse del párrafo precitado, que lo constatado por el funcionario fiscalizador ratifica lo expuesto en la consulta de la empresa recurrente, toda vez que la estructura de los ciclos de trabajo confiere a los dependientes un número de días de descanso superior al mínimo establecido por el legislador.

Sobre las remuneraciones de los dependientes de que se trata, la empresa Transportes Santa María S.A., señala en su presentación que la implantación de la fórmula de distribución de jornada que se plantea no afectará en modo alguno las contraprestaciones que perciben sus conductores.

En tal orden de consideraciones, cabe indicar –en primer término-, que la estructura remuneracional de los conductores de la especie está compuesta –según indica el informe de fiscalización confeccionado al efecto-, por:

“1-...sueldo base mensual de \$332.350.- más:

Asignación por tiempos de esperas y extraordinarias: \$160.000.- mensuales, por cumplimiento íntegro de jornada de trabajo, en caso de cumplimiento parcial se percibe la proporcionalidad correspondiente.

Bono de Producción: \$100.000.- mensuales, por cumplimiento de la producción y trabajo efectivo encomendado, por lo que cualquier incumplimiento, inasistencia, falta u otro motivo que durante el mes calendario impida cumplir con la producción asignada, dará derecho al pago proporcional del bono.

Bono de cumplimiento de Programa: \$75.000.- mensuales, por cumplimiento del programa de turnos establecido por el mandante o cliente. No se recibe esta asignación al no cumplir el programa por faltas a la jornada laboral o incumplimiento a los horarios de ingresos establecidos.

Bono de Incentivo: Fluctúa entre \$0 y \$50.000.- mensuales, de acuerdo al cumplimiento de los estándares a evaluar establecidos en la Pauta de Evaluación adjunta como anexo N°1 de los contratos de trabajo, evaluada mensualmente por el supervisor correspondiente.

Asignación de Jornada: \$120.000.- mensuales, por cumplimiento de la jornada de trabajo en forma completa y efectiva, por lo que cualquier incumplimiento, inasistencia, falta u otro motivo durante el mes calendario no da derecho a percibir esta asignación.

Asignación de Movilización: \$105.000.- mensuales no imponibles.

Gratificación Legal: \$76.396.-, cómo anticipo mensual, pagado según el art. 50 del Código del Trabajo, con tope de 4,75 I.M.M.”

Finalmente –sobre la materia-, concluye el mismo informe:

“En entrevista mantenida con los trabajadores y de la revisión documental, el suscrito puede informar que las remuneraciones de los trabajadores no se han visto afectadas, ni disminuidas por la implementación del ciclo 4x4, manteniéndose en los términos acordados e incluso logrando mayor remuneración según Convenio Colectivo vigente...”

Del párrafo precitado, es posible inferir que los ciclos de trabajo y descansos por los que se consulta permitirían a los trabajadores laborar un menor número de días al mes y ver incrementados sus días de descanso, manteniendo las remuneraciones pactadas con su empleadora.

Ahora bien, precisado lo anterior, es necesario indicar que la normativa vigente sobre jornada ordinaria de choferes de transporte de carga interurbana, no regula expresamente la posibilidad de pactar una jornada inferior a la máxima vigente.

De esta suerte, la respuesta a su consulta debe buscarse en las normas que rigen supletoriamente la relación laboral -particularmente-, en el principio de autonomía de la voluntad consagrado en el inciso 3º del artículo 5º, del Código del Trabajo, cuyo texto prescribe:

“Los contratos individuales y colectivos de trabajo podrán ser modificados, por mutuo consentimiento, en aquellas materias en que las partes hayan podido convenir libremente.”

Del precepto legal antes transcrito, se infiere que el legislador ha otorgado a las partes de la relación laboral la posibilidad de modificar, de consuno las estipulaciones contenidas en un contrato individual o colectivo de trabajo, siempre que dichas modificaciones se refieran a materias respecto de las cuales han podido pactar libremente.

En relación a la misma materia, cabe hacer presente que la reiterada jurisprudencia administrativa de este Servicio, ha sostenido que sólo resulta procedente modificar o invalidar un acto jurídico bilateral -carácter que reviste el contrato de trabajo-, por mutuo consentimiento de las partes; ello, en virtud de lo dispuesto en el artículo 1545 del Código Civil, cuyo texto dispone:

“Todo contrato legalmente celebrado es una ley para los contratantes y no puede ser invalidado sino por su consentimiento mutuo o por causas legales”.

Conforme con lo señalado, cabe afirmar que las partes, en virtud del aludido principio de la autonomía de la voluntad, pueden acordar modificar la carga horaria dentro de los límites legales.

De consiguiente, teniendo presente por una parte, que la disminución horaria por la cual se consulta constituye una modificación del contrato de trabajo, específicamente en lo que a duración y distribución de la jornada se refiere y, por otro lado, que las alteraciones de las cláusulas de la convención resultan procedentes en la medida que concurra el acuerdo de las partes, corresponde determinar si en el caso consultado ellas se encuentran facultadas para alterar la jornada ordinaria pactada en los términos propuestos.

Al respecto, es necesario señalar que el inciso 1º del artículo 25 bis del Código del Trabajo dispone:

"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."

Como puede apreciarse de la norma transcrita, ella establece que la jornada ordinaria de los trabajadores de que se trata no "excederá" de 180 horas mensuales.

De esta forma, es dable inferir que el legislador ha impuesto en la norma precitada un límite a la cantidad máxima de horas mensuales que un chofer de transporte de carga terrestre interurbana puede laborar.

En cuanto a la distribución de las horas de trabajo, es necesario apuntar que el legislador también ha establecido un límite -esta vez mínimo-, respecto de la cantidad de días en los cuales pueden desarrollarse las horas de trabajo, indicando que cuando un chofer pacta con su empleador el máximo de 180 horas mensuales, ellas no pueden ser laboradas en un lapso inferior a los 21 días.

En dicho orden de ideas, cabe señalar que interpretando ambas limitaciones a contrario sensu, es posible concluir que resulta lícito el pacto de una jornada inferior a la máxima de 180 horas -98 en el caso de su consulta-, así como una distribución en un periodo inferior a los 21 días -16 en la especie-, dado que la fórmula propuesta se encuentra proporcionalmente dentro de los parámetros impuestos por el legislador, atendido que -en la práctica- los trabajadores laborarán 6 horas diarias, no pudiendo manejar más de 5 horas continuas.

En consecuencia, sobre la base de las disposiciones legales citadas y consideraciones formuladas, cúmpleme informar a Ud. que resulta jurídicamente procedente que los choferes de la empresa de Transportes Santa María S.A. pacten con su empleadora una jornada de 98 horas mensuales distribuidas en 16 días -no corridos- en los mismos términos planteados, respetando las normas relativas a descansos, tiempos máximos de conducción y tiempos de espera.

Saluda a Ud.,



CHRISTIAN MELIS VALENCIA
ABOGADO
DIRECTOR DEL TRABAJO

JFOC/SOG/RCC
Distribución:

- Jurídico → Partes - Control
- Boletín
- Dpto. D.T.
- Subdirector
- U. Asistencia Técnica
- XV Regiones
- Sr. Jefe Gabinete Ministra del Trabajo y Previsión Social
- Sr. Subsecretario del Trabajo