



DEPARTAMENTO JURÍDICO
K.3730(969) 2016

Juridico.

2306

ORD.:

MAT.:

Informa al tenor de lo solicitado.

ANT.:

1) Pase N° 554, de 13.04.2016, de Jefe de Gabinete del Director del Trabajo.
2) Oficio N° 025308, de 06.04.2016, de la Referencia N° 177.044/16 CGA.

SANTIAGO,

27 ABR 2016

DE: DIRECTOR DELTRABAJO

**A : SR. JORGE BERMÚDEZ SOTO
CONTRALOR GENERAL DE LA REPÚBLICA**

Mediante providencia citada en el antecedente 2), solicita a esta Dirección, informe respecto a la solicitud de ilegalidad que requiriera el Sindicato de Tripulantes de Cabina de la Empresa Lan Express, en contra de la autorización de la Dirección General de Aeronáutica Civil a Latam Airlines Group S.A.

El Sindicato, expone que el día 19.02.2016, se produjo un corte de energía eléctrica en varias comunas de la región Metropolitana, incluida la de Pudahuel, afectando también al Aeropuerto Arturo Merino Benítez, que sufrió retrasos en las salidas de los vuelos programados para ese día en los horarios posteriores a la contingencia eléctrica.

Agrega que, los tripulantes de Cabina de Lan Express que se encontraban en el aeropuerto, iniciando o a continuación de su Período de Servicio de Vuelo (PSV), vieron afectados los itinerarios de sus vuelos programados, y debieron permanecer en éste a la espera de instrucciones, aun cuando dicho PSV no alcanzara para realizar el o los vuelos originalmente programados.

Señala que, su empleador, la empresa Latam Airlines Group S.A., en vez de activar a las tripulaciones que permanecían en turno, solicitó a la Dirección General de Aeronáutica Civil autorización para extender el Período de Servicio de vuelo de los tripulantes de mando y de cabina, de 12 a 14 horas. Dicha autorización le sirvió, para ordenar a un grupo de tripulantes, permanecer en el aeropuerto para operar los vuelos retrasados, aun cuando se excedieran en su jornada laboral.

El oficio de la DGAC, cuya copia adjuntan, dirigido a la Gerencia de Operaciones Latam Airlines Group S.A., expresa: *"En atención a lo solicitado por la gerencia, dada la situación de contingencia suscitada en el aeropuerto AMB el día viernes 19 de Febrero debido al corte de energía eléctrica que ha afectado el movimiento y despacho de aeronaves de acuerdo a sus respectivos horarios programados, incluyendo **la operación y mantenimiento tanto de las aeronaves como de los sistemas asociados**, se autoriza excepcionalmente, la extensión del período de servicio hasta 14 horas para las tripulaciones de mando y de cabina que no hayan podido efectuar dichos vuelos programados ante esta situación de emergencia que afecta a una gran cantidad de pasajeros tanto de salida como de llegada del aeropuerto AMB y considerando que la extensión no afecta la seguridad de vuelo."* (el subrayado es nuestro).

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

El artículo 152 ter D del Código del Trabajo, en sus incisos 1º y 2º, establecen:

"La jornada mensual de trabajo de los tripulantes de vuelo y de cabina no excederá de ciento sesenta horas, salvo que la Dirección General de Aeronáutica Civil, por razones de seguridad, determine establecer una jornada menor. Su distribución se efectuará por medio de los Roles de Vuelo. Si las labores de período de servicio en tierra se desarrollan por siete días o más en el mes calendario, la jornada mensual no podrá superar las ciento ochenta horas ordinarias".

"La jornada ordinaria no podrá superar las doce horas continuas de labores. Sin perjuicio de ello, la jornada ordinaria podrá extenderse hasta catorce horas ante la ocurrencia, en el respectivo vuelo, de contingencias meteorológicas (sic), emergencias médicas o necesidades calificadas de mantenimiento de la aeronave, las cuales se entiende que tienen el carácter de tales al encontrarse consignadas en el Minimum Equipment List (MEL), actualizado por la Dirección General de Aeronáutica Civil o la entidad a la cual la empresa se encuentre sujeta en cuanto a la seguridad de vuelo".

De las disposiciones legales precedentemente transcritas se infiere, en lo pertinente, que los tripulantes de vuelo y de cabina están afectos a una jornada mensual no superior a ciento sesenta horas, a menos que, por razones de seguridad, la Dirección General de Aeronáutica Civil, determine el establecimiento de una jornada menor. Se colige, igualmente, que su distribución será efectuada mediante los Roles de Vuelo y que si las labores de período de servicio en tierra se llevan a cabo durante siete o más días en el mes calendario, la referida jornada mensual no podrá exceder de ciento ochenta horas ordinarias.

Se desprende, asimismo, que la jornada ordinaria no podrá superar las doce horas continuas de labores, pero que podrá extenderse, sin embargo, hasta catorce horas, en caso que en el respectivo vuelo ocurran contingencias meteorológicas, emergencias médicas o necesidades calificadas de mantenimiento de la aeronave, las cuales se entiende que tienen dicho carácter por encontrarse consignadas en el *Minimum Equipment List (MEL)*, actualizado por la Dirección General de Aeronáutica Civil o por la entidad a cargo de la seguridad de vuelo a que se encuentre afecta la empresa.

En relación a la materia, se debe considerar que a través de dictamen N° 2593/030, de 01.07.2013, esta Dirección del Trabajo resolvió que,

“Cuando el legislador ha establecido, en el inciso 2º 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 aquél en que queda liberada de toda función.”

Ahora bien, cabe reiterar que la citada disposición legal permite extender la jornada laboral de los tripulantes de vuelo y de cabina cuando, entre otras condiciones allí previstas, se presenten en el respectivo vuelo “necesidades calificadas de mantenimiento de la aeronave”, las cuales se entienden que tienen el carácter de tales al encontrarse consignadas en el Minimum Equipment List (Mel), actualizado por la Dirección General de Aeronáutica Civil o la entidad a la cual la empresa se encuentre sujeta en cuanto a la seguridad de vuelo.

Pues bien, el precepto en comento no hace más que corroborar en este aspecto lo establecido por el artículo 152 ter, inciso 1º del mismo cuerpo legal, en los siguientes términos:

“Las normas del presente Capítulo, se aplicarán al personal tripulante de vuelo y de cabina de las empresas que presten servicios de transporte de pasajeros o carga, sin perjuicio de su sujeción a normas de seguridad en los vuelos, diferentes a las impartidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil.”

De la disposición legal antes transcrita se infiere que las normas del Capítulo VII del Código del Trabajo, incorporado por la ley Nº20.321 de 05.02.2009 en el Título II del Libro I del citado cuerpo legal, se aplicarán al personal tripulante de vuelo y de cabina de las empresas que presten servicios de transporte de pasajeros o carga, sin perjuicio de su sujeción a normas de seguridad en los vuelos diferentes a las impartidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Lo anterior se explica recurriendo a la recopilación de la historia de la citada ley Nº 20.321, en especial, a la intervención efectuada por el Ministro del Trabajo y Previsión Social de la época, a propósito de la discusión de la citada ley, quien señaló: *“Por otra parte, también es posible constatar que en este sector coexisten diferentes estándares laborales, porque en este mercado participan tanto empresas nacionales como extranjeras. Asimismo, se aplican otras regulaciones de seguridad que no provienen de la Dirección General de Aeronáutica Civil, sino que, por ejemplo, corresponden a la normativa estadounidense sobre seguridad aérea internacional”*. (Primer Informe Comisión de Trabajo, en Historia de la ley Nº 20.321. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, pág. 26).

Es por ello que, esta Dirección del Trabajo, a través de Dictamen Nº 2593/030, de 01.07.2013, concluyó que, 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 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.

A su turno, cabe tener presente que, el Código Aeronáutico, en su artículo 60, expresa que *"no obstante lo dispuesto en la legislación laboral común en materia de jornada de trabajo, la autoridad aeronáutica tendrá, por razones de seguridad de vuelo, la facultad exclusiva para establecer los sistemas y turnos de trabajo y descanso del personal de vuelo."*

Al respecto, esta Dirección a través de dictámenes N°s 4155/161 y 4992/222 de 22.07.1996 y 03.09.1996, respectivamente, señaló que la Dirección General de Aeronáutica Civil, en ejercicio de la potestad cedida del empleador, ha de respetar, al igual que debería hacerlo su titular original, los derechos mínimos establecidos en el Código del Trabajo.

En consecuencia, es todo cuanto puedo informar.

Saluda atentamente a Ud.,




CHRISTIAN MELIS VALENCIA
ABOGADO
DIRECTOR DEL TRABAJO


~~JFCC/EP/MECB~~
Distribución:

- Jefe de Gabinete
- M. Garmendia
- Partes
- Control