



DEPARTAMENTO JURÍDICO
UNIDAD DE DICTÁMENES E INFORMES EN
DERECHO
K 5815 (1419) 2016

ORD N°: 0339, 0003

MAT.: Los trabajadores que prestan servicios en calidad de maquinistas y ayudante de maquinista, en una agencia de transporte ferroviario, realizando labores de carga y descargas en los patios de las empresas y puertos (bodegas), se encuentran exceptuados de las normas contenidas en el artículo 25 ter del Código del Trabajo.

ANT.: 1) Ordinario N° 1682 de 12.08.2016 del Inspector Provincial del Trabajo Concepción.
 2) Correo electrónico de 08.06.2016 de la Unidad de Dictámenes e Informes en Derecho.
 3) Ordinario N° 938 de 30.05.2016 del Inspector Provincial del Trabajo de Concepción.
 4) Presentación de 16.05.2016 de don Víctor Peña Roa, en representación de Víctor Peña Roa E.I.R.L.

FUENTES: Artículo 25 bis del Código del Trabajo.

CONCORDANCIAS: Ordinario N°6774/088 de 28.12.2015.

SANTIAGO,

19 ENE 2017

DE : DIRECTOR DEL TRABAJO

A : SR. VÍCTOR PEÑA ROA
MAIPÚ N° 852
CONCEPCION
 vpena45@gmail.com

Por medio de la presentación del antecedente 4), se ha solicitado un pronunciamiento acerca de la procedencia de aplicar lo dispuesto en el artículo 25 ter del Código del Trabajo, a los trabajadores que prestan servicios en una agencia de transporte ferroviario en maniobras de carga y descarga de productos.

Funda su presentación en que la empresa se dedica al rubro del suministro de personal y su principal labor, es prestar servicios a una agencia de transporte ferroviario en maniobras de carga y descarga de productos. Agrega que las tareas que se desarrollan son: a) manejo de locomotoras trackmóvil, diésel o eléctricas, solos o múltiples, autónomas, en ruta patio, tren de trabajo o servicios de comunicación integral, b) manejar, detener, hacer partir locomotoras, c) enganchar o desenganchar locomotoras o

carros, d) mover locomotoras o carros para ensamblaje en descarga o carga, e) comunicarse a través de señales técnicas, radio u otros, f) Recibir informes y ejecutar órdenes o autorizaciones de vías u otras instrucciones verbales o escritas, g) realizar mantenciones y reparaciones menores en locomotoras o carros, h) realizar y manejar informes, desempeñar labores administrativas relacionadas directamente con sus cargos (manipulación de guías de despacho, llenado de formularios de protocolo y otros) i) Enganchar, desenganchar, transferir y situar equipo para cargar y descarga, e j) instalar y usar dispositivos de telemetría.

Señala que de acuerdo a la descripción de los cargos su personal es trabajador ferroviario, pero no de transporte de una estación a otra, sino en los patios de las empresas y puertos (bodegas) que requieren de sus servicios.

De acuerdo a lo anterior y en virtud de la modificación introducida por la Ley N° 20.767, consulta lo siguiente:

- 1.- ¿Que se entiende por trabajador de transporte como parte de la tripulación a bordo de ferrocarriles?
- 2.- ¿Cómo quedan los trabajadores que realizan maniobras en patio o puertos, también a bordo de ferrocarriles?
- 3.- ¿Qué jornada le corresponde a estos trabajadores?
- 4.- Si se concluye que es aplicable el artículo 25 ter del Código del Trabajo ¿cómo se aplica la norma del límite máximo de 5 horas de conducciones, si en los hechos los trabajadores no conducen más de una hora continua las maquinas?
- 5.- Para el caso que no sea aplicable la norma señalada, ¿conlleva a la supletoriedad de la regla general contenida en el artículo 22 inciso 1° del Código del Ramo?
- 6 ¿Cómo se determinar y se pagan las horas extraordinarias?

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

El artículo 25 ter del Código del Trabajo dispone: *“La jornada de trabajo y descansos de los trabajadores que se desempeñen como parte de la tripulación a bordo de ferrocarriles, se regirá por las siguientes reglas:*

1.- La jornada ordinaria de trabajo no podrá superar las ciento ochenta horas mensuales. La jornada diaria no podrá superar las siete horas treinta minutos continuas en el caso del transporte de pasajeros, ni las nueve horas continuas en el caso de transporte de carga, ambos períodos dentro de un lapso de veinticuatro horas.

En el caso de que circunstancias tales como el tiempo de cruzamiento de trenes, accidentes, u otras difíciles de prever y que impliquen interrumpir el servicio ferroviario de pasajeros o de carga, superando los tiempos máximos establecidos en el párrafo anterior, el empleador deberá pagar las horas en exceso con el mismo recargo que establece el artículo 32. Con todo, si las contingencias descritas implicaren una demora tal que se deban sobrepasar las once horas de trabajo, el empleador deberá proveer una tripulación de relevo para la continuación del servicio.

2.- La programación mensual de los servicios a realizar deberá ser entregada al trabajador con a lo menos quince días de anticipación.

3.- Tratándose de trenes de pasajeros, el maquinista no podrá conducir más de cinco horas continuas, tras lo cual tendrá derecho a una hora de descanso imputable a la jornada diaria.

4.- Finalizada la jornada ordinaria diaria el trabajador tendrá derecho a un descanso mínimo de diez horas continuas, al que se agregará el tiempo necesario para traslado del trabajador al lugar en que pernocte o descanse.

5.- Las partes podrán programar turnos de espera o llamado de hasta siete horas treinta minutos continuas dentro de un lapso de veinticuatro horas para la realización de un servicio; con todo, luego de transcurridas las horas del referido turno, el trabajador tendrá derecho a un descanso mínimo igual al indicado en el número 4. Las horas correspondientes a los turnos de llamado no serán imputables a la jornada mensual y deberán remunerarse de

común acuerdo entre las partes. Esta retribución no podrá ser inferior al valor de la hora correspondiente a uno y medio ingreso mínimo mensual.

6.- Las reglas anteriores se aplicarán sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso penúltimo del artículo 38.”

De la norma antes citada, es posible establecer que los trabajadores que prestan servicios como parte de la tripulación a bordo de ferrocarriles, gozan de una jornada ordinaria de 180 horas mensuales, con un tope de siete horas y media en transporte de pasajeros y nueve horas en caso de transporte de carga. Las horas que se trabajen por cruzamiento de trenes o accidentes, tienen un tope de hasta once horas las que deberán ser pagadas conforme a las reglas generales del sobretiempo, pero, sobrepasadas las once horas, el empleador deberá disponer de personal de relevo. Establece además, el tope de horas de conducción de los choferes de transporte de personas, las reglas mínimas del descanso, así como, el acuerdo y programación de los turnos.

A sus primeras consultas, es preciso tener en cuenta lo señalado en la historia fidedigna de la Ley N° 20.767, donde es posible inferir que los trabajadores de tripulación a bordo de ferrocarriles, corresponden, especialmente a aquellos que cumplen labores de maquinistas ferroviarios, tanto de pasajeros como de carga, haciendo la diferencia entre ambas labores de acuerdo a como se explica a continuación: Tratándose de transporte de carga, se señala por el coordinador legislativo del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, señor Francisco del Río, *“que las labores de conducción se enmarcan dentro de la prestación de un servicio que incluye varias etapas, tales como la preparación del convoy, la conducción propiamente tal, la atención de las contingencias que pudieren producirse durante el trayecto y la finalización o cierre del servicio, lo que incluye maniobras en el lugar de llegada o destino. Mientras que para el transporte ferroviario de pasajeros “...se trata de un trayecto directo que debe cumplir un itinerario establecido previamente, en tanto que, en el caso del transporte de carga, se encuentra sujeto a las contingencias que pudieren ocurrir en la vía, lo que genera sucesivas detenciones, sin que se encuentre sujeto al cumplimiento de un horario de llegada a destino.”*

Respecto de quienes realizan maniobras en patio o puertos, estos se encontrarían exceptuados de la aplicación de lo previsto en el artículo 25 ter del Código del Trabajo, salvo en lo que corresponde a las labores inherentes a la conducción del transporte de carga.

En consecuencia, corresponde entender por trabajador de transporte como parte de la tripulación a bordo de ferrocarriles, fundamentalmente, a aquellos que cumplen las funciones de maquinistas, tanto de transporte de pasajeros como de carga, excluyendo de la normativa en estudio, a quienes cumplen sus labores en los patios o puertos, respecto de los cuales, deben aplicarse las normas generales del artículo 22 del Código del Trabajo.

Para resolver sus siguientes consultas, ha sido necesaria una fiscalización en terreno en dependencias de su empresa, la cual fue realizada por la fiscalizadora Sra. Juana Alvarez, quién en su informe de exposición concluye lo siguiente: a.- Que existe una relación de carácter civil entre su empresa y la empresa Ferrocarril del Pacífico, respecto de la cual VIAFREE EIRL, es una contratista, b.- Que el objeto del contrato es: servicios de maniobra de patio, arme y/o desarme de trenes, ya sea mediante uso de trackmobiles (equipo de arrastre para operaciones ferroviarias) y/o locomotoras, en los patios de la red EFE y otros pertenecientes a clientes o empresas relacionadas, c.- que los contratos de trabajo, tenidos a la vista, establecen como funciones el de maquinista, sin embargo, de la declaración jurada de los trabajadores, permite sostener que el tiempo de conducción de las maquinas, no sobrepasa los 40 minutos dependiendo de la carga, el número de carros y el lugar donde se encuentren, d.- que los patios son lugares

de carga y descarga, donde la única obligación de los trabajadores de Viafree EIRL, es maniobrar los trenes para dejarlos en dichos patios.

De su declaración jurada, es posible establecer que los trabajadores se encuentran contratados como maquinistas y ayudante de maquinista, que su jornada y descanso estarían regidos por lo dispuesto en el artículo 25 del Código del Ramo, no obstante indicar que cumplen jornada de 6 días de trabajo por 1 de descanso, de lunes a domingo y con un total de 45 horas semanales.

En conclusión, a los trabajadores que prestan servicios en calidad de maquinistas y ayudante de maquinista, deben aplicarse las reglas generales en cuanto a la jornada y los descansos, al encontrarse excluidos de la aplicación de las normas del artículo 25 ter del Código del Trabajo, por no cumplir labores de transporte de pasajeros o de carga en vías férreas, debiendo pagárseles la jornada extraordinaria con el cincuenta por ciento de recargo sobre el valor de la hora ordinaria, todo conforme a lo señalado en el cuerpo del presente informe.

Es cuanto puedo informar.

Saluda a Ud.,



Christian Melis Valencia
CHRISTIAN MELIS VALENCIA
ABOGADO
DIRECTOR DEL TRABAJO

[Handwritten signature]
 JRC/CEP/CGD

Distribución:

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

