



1924 **100** AÑOS 2024

Departamento Jurídico  
Unidad de Dictámenes e  
Informes en Derecho  
E.304043(2576)2023

DICTAMEN N°: 036 / 02

**ACTUACIÓN:**

Fija doctrina.

**MATERIA:**

Tripulantes de vuelo. Jornada de trabajo. Períodos de Servicio de vuelo. Traslados por conveniencia del operador.

**RESUMEN:**

No existiría inconveniente jurídico para combinar en el mismo Periodo de Servicio de Vuelo, tanto vuelos con traslados en vuelo por conveniencia del operador, siempre y cuando se cumplan los límites máximos establecidos para las jornadas laborales como el límite máximo de 8 horas continuas o discontinuas al mando de los controles.

**ANTECEDENTES:**

1) Presentación de 30.11.2023 de [REDACTED]

SANTIAGO, 05 FEB 2025

DE: DIRECTOR NACIONAL DEL TRABAJO (S)

A: [REDACTED]

[REDACTED]  
carlos.mardones@fopacip.org

Mediante presentación citada en el antecedente requiere un pronunciamiento de esta Dirección en orden a determinar la procedencia de combinar en un mismo Periodo de Servicio de Vuelo, PSV, las actividades comprendidas en los incisos primero y segundo del artículo 152 Ter A, literal c) del Código del Trabajo, específicamente respecto al **traslado en vuelo por conveniencia del operador**, que se realizan en las programaciones habituales de las aerolíneas comerciales de transporte de pasajeros y de carga para ejecutar los vuelos de ida y regreso.

Ello porque a su juicio, no correspondería que ambos conceptos "vuelo" y "traslado en vuelo" sean equiparados por tratarse de actividades de naturaleza distinta que requieren

de un tratamiento diferente, además porque según su apreciación, la aplicación de esa modalidad *parecería un subterfugio de la jornada especial*, establecida en el artículo 152 Ter F del Código del Trabajo.

Agrega que, combinar vuelos o serie de vuelos con traslados por conveniencia del operador, vulneraría la norma que regula el descanso a bordo de las tripulaciones, al operar en aeronaves que no se encuentran acondicionadas para efectuar un efectivo descanso, debiendo viajar los pilotos en los mismos asientos destinados para los pasajeros, de tal manera que el piloto no estaría en condiciones óptimas para relevar a otro en los controles para un vuelo de regreso.

El solicitante señala igualmente que existiría una transgresión a las normas migratorias internacionales, cuando los pilotos se encuentran en "traslado en vuelo por conveniencia del operador", porque van en condición de pasajeros y no como tripulación.

Finalmente indica que, consultada al respecto la Dirección General de Aeronáutica Civil, D.G.A.C., a través de su oficio N° 08/0/1635 4980 de 01.07.2019, sugiere contrarrestar sus conclusiones con la opinión laboral de esta Dirección del Trabajo.

Cabe mencionar que, la autoridad aeronáutica en su oficio citado precedentemente, en lo pertinente, expresa:

*"A.- La definición establecida en la DAN 121, Capítulo I "Definiciones", se señala que se entiende por PSV:*

*"Es el tiempo transcurrido, dentro de un período de veinticuatro horas consecutivas, desde el momento en que el tripulante se presenta en las dependencias aeroportuarias o lugar asignado por el Explotador con el objeto de preparar, realizar y finalizar operacional y administrativamente un vuelo, hasta que el tripulante es liberado de toda función y puede comprender un vuelo o una serie de vuelos."*

*"También se comprenderán como Período de Servicio de Vuelo las horas destinadas a reentrenamientos periódicos en avión y entrenadores sintéticos de vuelo, prácticas periódicas de evacuación en tierra o en el mar (ditching), como asimismo traslado en vuelo por conveniencia del operador"*

*Asimismo la Ley 20.321, Capítulo VII, Art. 152 Ter, letra c) (sic), indica que se entiende como PSV: "Corresponde al tiempo transcurrido, dentro de un período de 24 horas consecutivas, desde el momento que el tripulante de vuelo y de cabina se presenta en las dependencias aeroportuarias o lugar asignado por el operador, con el objeto de preparar, realizar y finalizar operacional y administrativamente un vuelo, hasta que el tripulante es liberado de toda función".*

*B.- De acuerdo a lo señalado en el documento de la referencia, para los vuelos desde Santiago (AMB<sup>1</sup>) hacia Río de Janeiro o Sao Pablo con regreso inmediato a Santiago y en virtud de la definición antes mencionada, el PSV se debe calcular desde el momento que ambas tripulaciones se presentan en las dependencias de AMB, hasta que son liberadas de toda función en el mismo aeropuerto AMB, ya que el PSV puede comprender "un vuelo o una serie de vuelos" y porque el traslado en vuelo de las tripulaciones, a conveniencia del*

---

<sup>1</sup> El Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez (AMB), también conocido como Aeropuerto Internacional de Santiago o Aeropuerto de Pudahuel (IATA: SCL, OACI: SCEL).

*operador, también constituyen parte del mismo PSV, ya que el operador no ha liberado de toda función a ninguna de las dos tripulaciones al arribar a Brasil.*

*C.- En consecuencia, no es del caso aplicar lo señalado por la Directiva del Sindicato en el sentido de corresponderle un período de descanso de 10 horas después de cualquiera de los vuelos hacia Brasil, ya que el empleador no ha liberado de toda función a los tripulantes y el PSV total para efectuar todas las operaciones aéreas, de ida y regreso de Brasil, no supera las 12 horas que es el límite máximo permitido y con todo ello no se infringe la normativa aeronáutica, ni la ley.*

*D.- Respecto a considerar a la tripulación en traslado como "prácticamente una tripulación reforzada", ello no es aplicable debido a que la planificación de la empresa aérea corresponde a una "jornada ordinaria".*

A continuación, el oficio citado, en su punto II, concluye lo siguiente:

*"II.- En consecuencia, no se aprecia que la norma operacional DAN 121 sea infringida, visto el rol programado adjunto a la presentación (sábado 22 JUN), no indica la aplicación del "descanso mínimo de 10 horas"; se observa una programación continua, iniciando el vuelo en Santiago a las 05:30 horas, finalizando a las 16:10 PM aterrizando en Santiago (SCEL)<sup>2</sup> nuevamente de regreso. En este contexto se observa en dicho rol, que la tripulación realizó un total de cuatro horas de vuelo con cuarenta y cinco minutos (BLH<sup>3</sup> 04:45); completando finalmente al arribo en Santiago, un período de servicio de vuelo de once horas con diez minutos (PSV 11:10); valores que se encuentran bajo los máximos autorizados para la jornada ordinaria; a saber: 8 horas de vuelo y 12 horas de PSV totales.*

*Asimismo, se observa, que la empresa aérea no utiliza la opción de aplicar una jornada especial (tres tripulantes; porque la programación le indica menos 12 horas de PSV en el vuelo de ida y vuelta Santiago-Brasil. "*

Finalmente, junto con sugerir solicitar la opinión de esta Dirección del Trabajo, agrega que el Departamento Jurídico de esa Dirección General comparte la opinión emitida en los párrafos precedentemente reproducidos.

Precisado lo anterior, para los efectos de dar respuesta a su solicitud corresponde primero aclarar la naturaleza jurídica de los traslados por conveniencia del operador, para lo cual corresponde tener presente la normativa que a continuación se expone:

El artículo 152 ter A, letra c) del Código del Trabajo dispone:

*"Para efectos del presente Capítulo, se entenderá por:"*

*"c) Período de Servicio de Vuelo: Corresponde al tiempo transcurrido, dentro de un período de 24 horas consecutivas, desde el momento que el tripulante de vuelo y de cabina se presenta en las dependencias aeroportuarias o lugar asignado por el operador, con el objeto de preparar, realizar y finalizar*

---

<sup>2</sup> El Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez (AMB), también conocido como Aeropuerto Internacional de Santiago o Aeropuerto de Pudahuel (IATA: SCL, OACI: SCEL).

<sup>3</sup> Horas de vuelo

operacional y administrativamente un vuelo, hasta que el tripulante es liberado de toda función".

*También se comprenderán como Periodo de Servicio de Vuelo las horas destinadas a reentrenamientos periódicos en avión y entrenadores sintéticos de vuelo, prácticas periódicas de evacuación en tierra o en el mar (ditching), como asimismo traslado en vuelo por conveniencia del operador."*

En iguales términos, la norma técnica aeronáutica DAN 121, define el PSV, comprendiendo en éste también, las prácticas periódicas de evacuación en tierra o en el mar (ditching), como asimismo el traslado en vuelo por conveniencia del operador.

Por su parte, la DAN 137 norma técnica referida a los trabajos aéreos, en su Capítulo A<sup>4</sup>, además de definir en los mismos términos lo que se entiende por PSV, establece igualmente, que, ***"Serán considerados también Periodos de Servicio de Vuelo, las siguientes actividades: c. Traslado en vuelo, por conveniencia del Operador, para cumplir un Período de Servicio de Vuelo asignado, o el utilizado para trasladarse en vuelo de regreso."***

Por su parte, el artículo 152 ter B, del Código del Trabajo, dispone lo siguiente:

*"La jornada mensual de trabajo de los tripulantes de vuelo y de cabina podrá ser ordinaria y especial, en su caso".*

A su vez, el artículo 152 ter D del citado Código, en su incisos 1º y 2º establece:

*"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),*

---

<sup>4</sup> "Período de Servicio de Vuelo (P.S.V) Es el tiempo transcurrido, dentro de un período de veinticuatro horas consecutivas, desde el momento en que un Tripulante se presenta en las dependencias aeroportuarias (o lugar asignado por el Operador) con el objeto de preparar, realizar y finalizar operacional y administrativamente un vuelo comercial, hasta que es despachado liberándosele de toda función. Este puede comprender un vuelo o una serie de vuelos.

El comienzo del PSV para las tripulaciones que se mantienen en grado de alerta y requieren un tiempo de reacción rápido, será aquel necesario para cumplir con los procedimientos de predespegue el cual no podrá ser inferior a 10 minutos. El término del PSV se determinará al momento de cortar motor y abandonar la aeronave. Serán considerados también Periodos de Servicio de Vuelo, las siguientes actividades:

- Reentrenamiento periódico en avión o en entrenadores sintéticos de vuelo.
- Prácticas periódicas de evacuación y ditching.
- Traslado en vuelo, por conveniencia del Operador, para cumplir un Período de Servicio de Vuelo asignado, o el utilizado para trasladarse en vuelo de regreso."

*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”.*

Finalmente, el artículo 152 ter F, del mismo cuerpo legal, prevé lo siguiente respecto de la jornada especial:

*“La jornada especial es aquella que se desarrolla por más de doce horas para alcanzar destinos más lejanos, no pudiendo exceder en caso alguno de veinte horas en un lapso de veinticuatro horas, requiriéndose adicionar a la tripulación mínima, un número determinado de tripulantes. En estos vuelos, las Tripulaciones de Cabina deberán descansar a bordo en forma rotativa a lo menos una hora cuando el Período de Servicio de Vuelo supere las doce horas, no pudiendo en tal caso el trabajador desarrollar labores efectivas por un lapso superior a las catorce horas. Asimismo, en esta jornada, se deberán otorgar descansos a bordo de la aeronave en condiciones confortables, según las normas técnicas impartidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil. Adicionalmente a las condiciones que determine dicha norma técnica, las partes podrán pactar mejoramientos físicos para este descanso, así como otro tipo de compensaciones acordes con la naturaleza de esta jornada.*

*El empleador podrá programar vuelos o rutas de largo alcance que, excepcionalmente, consideren la ida y el regreso al mismo lugar con una misma tripulación en una jornada especial, concurriendo los siguientes requisitos:*

*a) Que no existan reparos a la seguridad de vuelo por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil, y*

*b) Que exista acuerdo con los trabajadores involucrados y que dicho acuerdo sea registrado en la Dirección del Trabajo, el cual tendrá una vigencia de dos años.”*

En suma, de un análisis armónico de las disposiciones precedentemente transcritas es posible colegir que los trabajadores de que se trata están afectos a jornada ordinaria o especial, pudiendo comprenderse en ellas tanto períodos de servicio en vuelo como en tierra.

Ahora bien, específicamente respecto del *“traslado en vuelo por conveniencia del operador”*, es necesario sostener que el legislador laboral expresamente determinó que dicho espacio de tiempo se encuentra comprendido en el Período de Servicio de Vuelo, lo que, se deduce igualmente, de las normas técnicas reproducidas en los párrafos que anteceden.

En efecto, el inciso segundo de la letra c) del artículo 152 Ter A, del Código del Trabajo establece con toda claridad que también se comprenderán como Período de Servicio de Vuelo, las horas destinadas al traslado en vuelo por conveniencia del operador. Asimismo, las normas técnicas citadas precedentemente, DAN 121 y 137, establecen igualmente que en dicho lapso de tiempo se encuentra comprendidos los traslados en vuelo por conveniencia del operador, sea, para cumplir un Período de Servicio de Vuelo asignado, o para trasladarse en vuelo de regreso.

Por otra parte, corresponde tener en cuenta que un Período de Servicio de Vuelo puede comprender un vuelo o una serie de vuelos, término conceptualizado en la DAN 121 como la *“Combinación de vuelos que pueden ser realizados en un período de veinticuatro*

*horas consecutivas, sin que se excedan los límites de Tiempo de Vuelo ni de Periodo de Servicio de Vuelo. La serie de vuelos termina cuando se inicia un Periodo de Descanso. "*

De este modo, en los expesos términos de la ley, queda definido sin lugar a duda que los traslados en vuelo por conveniencia del operador se consideran también Período de Servicio de Vuelo, el cual puede comprender un vuelo o una serie de vuelos.

Como es posible apreciar, atendiendo el texto expreso de la ley, los traslados en vuelo por conveniencia del operador constituyen Período de Servicio de Vuelo y por ende jornada de trabajo, en los términos previstos en los artículos 152 ter A, letra c) y 152 ter B, del citado cuerpo legal.

Sin perjuicio de ello, y con el objeto de precisar aún más el sentido de la norma que se revisa cabe hacer presente que, respecto de la jornada de trabajo el artículo 21 del Código del Trabajo dispone lo siguiente:

*"Jornada de trabajo es el tiempo durante el cual el trabajador debe prestar efectivamente sus servicios en conformidad al contrato".*

*"Se considerará también jornada de trabajo el tiempo en que el trabajador se encuentra a disposición del empleador sin realizar labor, por causas que no le sean imputables".*

De la norma transcrita se obtiene que, constituye jornada de trabajo el tiempo durante el cual el trabajador presta efectivamente sus servicios al empleador en conformidad al contrato, considerándose también como tal, el lapso en que permanece a disposición del empleador sin realizar labor por causas no imputables o ajenas a su persona.

Ahora bien, en el traslado en vuelo del piloto por conveniencia del operador (como pasajero), no se verifica una efectiva prestación de servicios no obstante lo cual ha de entenderse que durante ese tiempo se encuentra a disposición del empleador por haber sido este quien ha dispuesto dicho traslado para asegurar la realización de otro vuelo del itinerario.

Así las cosas, conforme al expreso mandato del legislador, la circunstancia de estar el piloto siendo trasladado por conveniencia del empleador para efectos de operar un vuelo del itinerario obliga a considerar dicho tiempo de desplazamiento como jornada laboral.

A su turno, siendo dichos lapsos de tiempo de traslado por conveniencia del operador jornada laboral, no resultaría procedente entenderlos ni aun por mutuo acuerdo como tiempo de descanso, así como tampoco tiempo idóneo de ser imputado al descanso compensatorio que corresponde a cada tripulante una vez concluido un PSV, o como compensaciones de permiso o descansos por equivalencia.

Del mismo modo, no corresponde confundir dichos lapsos de tiempo de traslado con los descansos compensatorios que operan para las tripulaciones en una jornada especial, a que refiere el artículo 152 Ter F<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> "Art. 152 ter F La jornada especial es aquella que se desarrolla por más de doce horas para alcanzar destinos más lejanos, no pudiendo exceder en caso alguno de veinte horas en un lapso de veinticuatro horas, requiriéndose adicionar a la tripulación mínima, un número determinado de tripulantes. En estos vuelos, las Tripulaciones de Cabina deberán descansar a bordo en forma rotativa a lo menos una hora cuando el Período de Servicio de Vuelo supere las doce horas, no pudiendo en tal caso el trabajador desarrollar labores efectivas por un lapso superior a las catorce horas. Asimismo, en esta jornada, se deberán otorgar descansos a bordo

Finalmente, en cuanto a que existiría una transgresión a las normas migratorias internacionales, cuando los pilotos se encuentran en "traslado en vuelo por conveniencia del operador", porque van en condición de pasajeros y no como tripulación, cabe insistir que, en consideración a las normas revisadas en el cuerpo del presente informe dicho tiempo de traslado constituye jornada laboral, de modo que, la visa que corresponde tramitar en los viajes internacionales es aquella transitoria a su condición de tripulante y no como turista o pasajero, como erróneamente expone en su solicitud.

Entonces, en cuanto a la posibilidad de conjuntar vuelo y traslado respecto de un mismo trabajador, cabe sostener, considerando que ambas actividades constituyen jornada laboral, que no existiría inconveniente jurídico para combinar en un mismo periodo de servicio de vuelo, tanto vuelos con traslados por conveniencia del operador, siempre y cuando se cumplan los límites máximos establecidos para las jornadas laborales como el límite máximo de 8 horas continuas o discontinuas al mando de los controles.

En consecuencia, sobre la base de las disposiciones legales citadas, jurisprudencia administrativa invocada y consideraciones expuestas, cumpla con informar a Ud. que no existiría inconveniente jurídico para combinar en el mismo Periodo de Servicio de Vuelo, tanto vuelos con traslados en vuelo por conveniencia del operador, siempre y cuando se cumplan los límites máximos establecidos para las jornadas laborales como el límite máximo de 8 horas continuas o discontinuas al mando de los controles.

Saluda atentamente a Ud.,



SERGIO SANTIBÁÑEZ CATALÁN  
ABOGADO

DIRECTOR NACIONAL DEL TRABAJO (S)

CGD/MGC/MECB

Distribución:

- Jurídico
- Partes
- Boletín
- Deptos. D.T.
- Subdirector
- U. Asistencia Técnica
- Sra. Ministra del Trabajo
- Sr. Subsecretario del Trabajo
- XVI Regiones



de la aeronave en condiciones confortables, según las normas técnicas impartidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil. Adicionalmente a las condiciones que determine dicha norma técnica, las partes podrán pactar mejoramientos físicos para este descanso, así como otro tipo de compensaciones acordes con la naturaleza de esta jornada.

El empleador podrá programar vuelos o rutas de largo alcance que, excepcionalmente, consideren la ida y el regreso al mismo lugar con una misma tripulación en una jornada especial, concurriendo los siguientes requisitos:

- a) Que no existan reparos a la seguridad de vuelo por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil, y
- b) Que exista acuerdo con los trabajadores involucrados y que dicho acuerdo sea registrado en la Dirección del Trabajo, el cual tendrá una vigencia de dos años."