



Departamento Jurídico
Unidad de Dictámenes e Informes en
Derecho
E. 136216(2045)/2024

ORDINARIO N°: _____ 95

ACTUACIÓN:

Aplica doctrina.

MATERIA:

Jornada de Trabajo y Descansos. Locomoción colectiva y servicios de transporte.

RESUMEN: Da respuesta y remite informe al Jefe del Departamento de Inspección para fines que indica.

ANTECEDENTES:

- 1) Instrucciones de 20.01.2026 de Jefa Unidad de Dictámenes e Informes en Derecho;
- 2) Correo electrónico de 13.01.2025 de Jefe Relaciones Laborales, Tandem S.A.
- 3) Ord. N° 888 de 26.12.2024 de Jefe Unidad de Dictámenes e Informes en Derecho (S);
- 4) Oficio Ord. N° 1300-34535/2024 de 07.10.2024 de Dirección Regional del Trabajo Metropolitana Poniente;
- 5) Solicitud de pronunciamiento de 24.05.2024 de Sindicato Nacional de Empresa Tandem S.A.

SANTIAGO,

05 FEB 2026

**DE: JEFA DEPARTAMENTO JURÍDICO (S)
DIRECCIÓN DEL TRABAJO**

A: SINDICATO NACIONAL DE EMPRESA TANDEM S.A.
[REDACTED]

Mediante la presentación individualizada en el antecedente 5), el Sindicato Nacional de Empresa Tandem S.A. formula diversas consultas relativas a la jornada de trabajo, descansos y remuneraciones de los trabajadores que se desempeñan como conductores y asistentes para su empleador Tandem S.A. que presta servicios de transporte de pasajeros en calidad de contratista del Holding Pullman.

Al respecto, señalan que dichos trabajadores realizan labores de transporte de personal que presta servicios en distintas mineras, trasladándolos desde la ciudad de su domicilio hasta la respectiva faena minera y, posteriormente, de regreso a dicha ciudad al término del turno correspondiente, así como también desde la ciudad de origen hasta la faena laboral una vez finalizado el período de descanso.

Indican, asimismo, que no contarían con un sistema para el registro y control de la asistencia, sino que sólo el sistema GPS y que, mientras los conductores cuentan con una jornada de 5 horas de conducción y 5 horas de descanso, los asistentes no tendrían asignado tiempo alguno de descanso.

Finalmente, agregan que, en relación con la venta de pasajes a terceros externos durante el trayecto, los conductores perciben el 5% del total de las ventas, en tanto que el asistente recibe un 3%.

De lo expuesto, solicita pronunciamiento específicamente respecto de lo siguiente:

- 1.- ¿Deben los trabajadores contar con un sistema que permita establecer de manera clara y precisa la hora de ingreso y salida de la empresa, considerando que actualmente no dispondrían de un sistema formal de registro y control de asistencia, sino únicamente de un sistema GPS?
- 2.- Si tienen derecho el asistente a descanso o que las horas que excedan de la jornada convenida sean canceladas como extraordinarias.
- 3.- Si tienen derecho a percibir el beneficio de semana corrida por el porcentaje de dinero que reciben de la venta de boletos a pasajeros terceros externos que transportan durante los trayectos.

De la presentación aludida, este Servicio, en cumplimiento del principio de contradictoriedad de los intervinientes, confirió traslado al empleador, recibiendo respuesta a través de correo electrónico indicado en el ANT.2).

Sobre el particular cúpleme informar a Uds. lo siguiente:

El artículo 25 del Código del Trabajo, señala:

"La jornada ordinaria de trabajo del personal de choferes y auxiliares de la locomoción colectiva interurbana y de servicios interurbanos de transporte de pasajeros, será de ciento ochenta horas mensuales. En el caso de los choferes y auxiliares de la locomoción colectiva interurbana y de los servicios interurbanos de transporte de pasajeros, el tiempo de los descansos a bordo o en tierra y de las esperas que les corresponda cumplir entre turnos laborales sin realizar labor, no será imputable a la jornada y su retribución o compensación se ajustará al acuerdo de las partes.

Todos los trabajadores aludidos en el inciso precedente deberán tener un descanso mínimo ininterrumpido de ocho horas dentro de cada veinticuatro horas.

Cuando los choferes y auxiliares de la locomoción colectiva interurbana arriben a un terminal, después de cumplir en la ruta o en la vía, respectivamente, una jornada de ocho o más horas, deberán tener un descanso mínimo en tierra de ocho horas.

En ningún caso el chofer de la locomoción colectiva interurbana podrá manejar más de cinco horas continuas, después de las cuales deberá tener un descanso cuya duración mínima será de dos horas.

El bus deberá contar con una litera adecuada para el descanso, siempre que éste se realice total o parcialmente a bordo de aquél. “

La doctrina de este Servicio contenida en el Ord. N°4409/79 de 23.10.2008 ha precisado que el artículo 25 del Código del Trabajo, recién transcrito es la normativa que debe ser aplicada al personal de choferes y auxiliares de la locomoción colectiva interurbana y de servicios interurbanos de transporte de pasajeros, a que refiere la situación en consulta. Norma que además de establecer la jornada laboral, regula los descansos y los tiempos de espera, descansos entre jornadas y tiempos máximos de conducción.

La jornada ordinaria de trabajo en estudio, consiste en un máximo de 180 horas mensuales, excluyéndose para su cómputo los tiempos de los descansos a bordo o en tierra y de las esperas que les corresponda cumplir entre turnos laborales sin realizar labor, cuya retribución o compensación queda entregada al acuerdo de las partes.

La misma disposición regula el régimen de descansos en tierra que les corresponde hacer uso después de cumplir en la ruta una jornada de ocho o más horas, disponiendo además que los choferes no pueden conducir más de cinco horas continuas. Además del descanso a bordo mínimo e ininterrumpido de ocho horas dentro de cada veinticuatro horas.

Por su parte, el artículo 26 bis del mencionado cuerpo legal, prescribe lo siguiente si el transporte colectivo es rural:

“Art. 26 bis. El personal que se desempeñe como chofer o auxiliar de los servicios de transporte rural colectivo de pasajeros se regirá por el artículo precedente. Sin perjuicio de ello, podrán pactar con su empleador una jornada ordinaria de trabajo de ciento ochenta horas mensuales distribuidas en no menos de veinte días al mes. En ambos casos, los tiempos de descanso a bordo o en tierra y de las esperas que les corresponda cumplir entre turnos laborales sin realizar labor, no será imputable a la jornada, y su retribución o compensación se ajustará al acuerdo de las partes. En ningún caso los trabajadores podrán conducir por más de cinco horas continuas.

Se entenderá como servicios de transporte rural colectivo de pasajeros, aquellos que cumplan con los requisitos que determine reglamentariamente el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”

La norma en comento establece que deberá entenderse por servicios de transporte colectivo rural de pasajeros aquellos que cumplan con los requisitos que

determine el Reglamento dictado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

El artículo 26 bis recién citado, se aplica a los **choferes y auxiliares de los servicios de transporte rural colectivo de pasajeros**, y establece primeramente que, dicho personal se regirá por lo dispuesto en el artículo precedente, esto es, por el artículo 26 del mismo cuerpo legal que dispone que si las partes acuerdan cumplir en turnos la jornada ordinaria semanal, éstos no excederán de 8 horas de trabajo, con un descanso mínimo de 10 horas entre turno y turno.

Sin perjuicio de lo anterior, el artículo 26 bis en comento, faculta a las partes pactar una jornada laboral ordinaria de 180 horas mensuales distribuidas en no menos de 20 días en el mes, disponiendo en ambos casos que los descansos a bordo y en tierra como también los tiempos de espera, no serán imputables a la jornada y operará a su respecto la compensación o retribución acordada por las partes. Además, que los conductores no podrán manejar más de cinco horas continuas.

Como es dable apreciar, para dar respuesta a sus consultas resulta necesario determinar si los trabajadores se encuentran comprendidos en el artículo 25 o en el artículo 26 bis del Código del Trabajo, esto es, si se trata de choferes de **servicios interurbanos de transporte de pasajeros** o de **servicios rurales de transporte de pasajeros**.

El dictamen N°1268/71, de 07.03.1994 de esta Dirección, precisó que revisten el carácter de **servicios interurbanos de transporte de pasajeros** *“todos aquellos servicios destinados a transportar pasajeros entre una o más ciudades o localidades que estén ubicadas en ciudades o áreas urbanas diferentes, los que pueden ser prestados con buses, minibuses, taxis colectivos o taxis básicos”*.

Asimismo, el dictamen N°6402/280, de 16.10.1995, determinó que se encuentran también comprendidos en dicho concepto los servicios de turismo, los de transporte de trabajadores y demás servicios que no obstante transportar pasajeros entre una o más ciudades o localidades que estén ubicadas en ciudades o áreas urbanas diferentes, no califiquen como servicios de locomoción colectiva interurbana.

Por su parte, respecto de los **servicios de transporte rural de pasajeros**, el artículo 26 bis del Código del Trabajo, remite a los requisitos que al efecto determine el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, debiendo recurrirse al Decreto N°212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones— Reglamento de los Servicios Nacionales de Transporte Público de Pasajeros— el cual al referirse a las secciones en que se divide el Registro Nacional de Servicios de Pasajeros, en su artículo 6 letra b), precisa lo siguiente: *“b) servicios rurales de transporte público de pasajeros, entendiéndose por estos los que, sin superar los 200 km de recorrido, exceden el radio urbano, con excepción de lo indicado en la letra c) siguiente;”*

La excepción a que alude la precitada disposición reglamentaria dice relación con aquellos recorridos que sin exceder los 200 Km. unen la ciudad de Santiago

con localidades o ciudades costeras ubicadas en la V región, los cuales, reglamentariamente, son considerados como servicios interurbanos de transporte público de pasajeros.

Sin perjuicio de lo anterior, la letra c) del inciso 1° del citado artículo 6° del Decreto N°212, establece que el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, previo informe del secretario regional Ministerial de Transporte y Telecomunicaciones competente, considerando otras variables, podrá, por resolución fundada, clasificar como servicios rurales o interurbanos a servicios que no cumplan con las características anotadas precedentemente.

Respondiendo derechamente a sus consultas:

1.- Deben los trabajadores contar con un sistema que permita establecer de manera clara y precisa la hora de ingreso y salida de la empresa, considerando que actualmente no dispondrían de un sistema formal de registro y control de asistencia, sino únicamente de un sistema GPS.

Al respecto, además de determinar con exactitud el régimen de jornada aplicable según las consideraciones anotadas en los párrafos que anteceden, resulta necesario distinguir si el tiempo en que dichos trabajadores permanecen a disposición de su empleador constituye o no jornada laboral.

En ese orden, el artículo 21 del Código del Trabajo expresa lo siguiente:

“Art. 21. 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.”

El Dictamen N° 3917/151 de 23.09.2003 ha señalado que, del inciso final del artículo 1° del artículo 25, en su segunda parte se infiere expresamente que, respecto de los choferes y auxiliares de la locomoción colectiva interurbana y de los servicios interurbanos de pasajeros, los tiempos de descanso a bordo o en tierra y de las esperas que les corresponda cumplir entre turnos laborales sin realizar labor, no son imputables a la jornada y su retribución debe ajustarse al acuerdo de las partes. En los mismos términos, el Dictamen N° 4409/079 de 23.10.2008, precisó, respecto de las esperas en los servicios de transporte rural, que tales tiempos no son imputables a la jornada y su retribución o compensación se ajusta al acuerdo de las partes.

Ahora bien, los sistemas electrónicos especiales para el registro y control de asistencia, horas de trabajo y descansos aplicables a los choferes y auxiliares, deben ceñirse en forma obligatoria por las disposiciones de la Resolución Exenta N°2788 de la Dirección del Trabajo, de fecha 18.12.2019, por su parte, en el caso del transporte rural colectivo de pasajeros no cuenta con un sistema especial de registro y control de asistencia, por lo que a su respecto se deben aplicar las normas generales señaladas en el inciso 1° del artículo 33 del Código del Trabajo, ya sea portando un libro en formato de papel o, manteniendo un sistema digital que se

ajusta a lo señalado en los Dictámenes N°1140/027 de 24.02.2016 y N°5849/133 de 04.12.2017.

En consecuencia, conforme a lo señalado en el presente informe, en el evento de estimar que existe una infracción a la normativa laboral, puede concurrir directamente a la Inspección del Trabajo respectiva a su domicilio e interponer una denuncia a fin de que dicho órgano realice la fiscalización de rigor y adopte las medidas correctivas o sancionatorias que resulten procedentes.

2.- Si tiene derecho el asistente a descanso o que las horas que excedan de la jornada convenida sean canceladas como extraordinarias.

En relación a su consulta, los auxiliares de la locomoción colectiva quedarán sujetos, en lo que resulte pertinente, a las reglas precisadas en el cuerpo del presente informe.

3. - Si tienen derecho a percibir el beneficio de semana corrida por el porcentaje de dinero que reciben de la venta de boletos a pasajeros terceros externos que transportan durante los trayectos.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 45 del Código del Trabajo, el trabajador remunerado exclusivamente por día tiene derecho a percibir remuneración por los días domingo y festivos, derecho conocido como semana corrida o pago del séptimo día. Al respecto, la Dirección del Trabajo ha sostenido, que los trabajadores remunerados mensualmente en base a un sistema de "pozo", esto es, que reciben un porcentaje del total de las ventas realizadas durante el mes, perciben una remuneración de carácter mensual. De ello se sigue que los días domingo y festivos se entienden comprendidos en dicha remuneración, la cual, en todo caso, no puede ser de un monto inferior al ingreso mínimo mensual.

Sin perjuicio de lo anterior, se trata de una materia que debe analizarse en cada caso concreto. En consecuencia, si estima la existencia de una infracción a la normativa laboral, podrá formular la respectiva denuncia en la Inspección del Trabajo respectiva a su domicilio, a fin de que dicha oficina practique la fiscalización de rigor y adopte las medidas correctivas o sancionatorias que resulten procedentes.

En consecuencia, sobre la base de la disposiciones legales citadas y consideraciones formuladas cúmplame informar a Ud. que las respuestas a su consulta se encuentran en el cuerpo del presente informe.

Saluda atentamente a Ud.,


NATALIA POZO SANHUEZA

ABOGADA

JEFA DEPARTAMENTO JURÍDICO (S)

DIRECCIÓN DEL TRABAJO


MGC/MECB

Distribución

- Jurídico

