

ORDINARIO: 423

ACTUACIÓN:
Aplica doctrina.

MATERIA: Choferes y auxiliares locomoción Colectiva Interurbana; Descanso mínimo ininterrumpido de ocho horas dentro de cada veinticuatro horas; Solicitud de reconsideración de doctrina administrativa contenida en Ordinario N.º 5909, de 27.12.2019.

RESUMEN: Niega lugar a la reconsideración de Ordinario N.º 5909 de 27.12.2019.

ANTECEDENTES:

- 1) Instrucciones de 21.09.2026 de Jefe de U. de Dictámenes e Informes en Derecho.
- 2) Instrucciones, de 01.07.2026 de Jefa de Gabinete Director del Trabajo,
- 3) Correo electrónico, de 01.07.2026 [REDACTED]
[REDACTED] GL Asesorías, adjunta presentaciones ingresadas con fecha 09.10.2025 y 14.10.2025 correspondientes al Sindicato Nacional de Trabajadores de la empresa Tur Bus; Sindicato Zona Centro N.º6 de Empresas de Transportes Rurales Tur Bus Limitada; Sindicato Nacional N.º2 de empresas Tur Bus Limitada; Sindicato Nacional de Trabajadores del Norte Tur Bus N.º5; Sindicato Empresa Social N.º6 Coquimbo; Sindicato de Tripulantes Zona Sur N.º7 Tur Bus Limitada; Sindicato Nacional de Trabajadores de Empresa Tur Bus Ltda. N.º9 y Sindicato Nacional de empresa Tur Bus SpA [REDACTED]
[REDACTED] y a la Central Autónoma de Trabajadores y Trabajadoras de Chile, respectivamente.

SANTIAGO,

22 SEP 2026

DE : JEFE DEPARTAMENTO JURÍDICO (S)
DIRECCIÓN DEL TRABAJO

A : [REDACTED]
GL ASESORÍAS
[REDACTED]

Se ha recepcionado por el suscrito su solicitud singularizada en el ANT. 3) mediante la cual reingresa las solicitudes citadas en dicho rubro por la cual se solicita la interpretación del inciso 2º del artículo 25 del Código del Trabajo respecto del descanso mínimo ininterrumpido de 8 horas dentro de cada 24 horas para conductores y auxiliares de servicios interurbanos de transporte de pasajeros y la reconsideración de la doctrina contenida en Ordinario N.º5909 de 27.12.2019.

Se argumenta que la interpretación vigente del Servicio, obliga, en determinados trayectos de larga duración, a operar con tres conductores en vez de dos, lo que produciría condiciones de descanso menos favorables debido a la existencia de una sola litera en los buses y podría incluso afectar negativamente la calidad del descanso efectivo. De modo que solicitan que, en los recorridos de larga duración, 16 horas, el descanso de 8 horas, que establece la norma citada, se realice antes de que se cumpla la hora 24 de iniciada la jornada de trabajo.

Primero, es necesario advertir que, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 1°, inciso 2° letras b) y c), a este Servicio le corresponde, respectivamente: b) Fijar de oficio o a petición de parte por medio de dictámenes el sentido y alcance de las leyes del trabajo; c) La divulgación de los principios técnicos y sociales de la legislación laboral;

De esta forma, el pronunciamiento impugnado emana de una potestad legal expresa que habilita a este Servicio para fijar el correcto sentido y alcance de las leyes del trabajo y divulgar sus principios.

En efecto, la función de este Servicio consiste en interpretar administrativamente las normas laborales para efectos de su aplicación uniforme y fiscalización del cumplimiento de la normativa laboral, debiendo privilegiar aquella interpretación que resulte compatible con, el tenor literal de la disposición, la finalidad perseguida por el legislador, los principios de protección de la salud y seguridad de los trabajadores y, en este caso, especialmente, la interpretación administrativa debe considerar no sólo los derechos laborales de los trabajadores, sino también la seguridad de los usuarios del transporte y de terceros que participan en la circulación vial.

Por otra parte, cabe advertir que, la solicitud formulada ya fue conocida por la Dirección del Trabajo en 2019 mediante el Ordinario N.º5909 que precisamente solicita reconsiderar. En dicho pronunciamiento esta autoridad analizó una tesis idéntica a la actualmente sostenida en su presentación, consistente en entender que el descanso podría acreditarse mediante descansos efectuados al inicio y al término del viaje, particularmente en trayectos superiores a 16 horas.

Dicho pronunciamiento resolvió que, *“...la interpretación planteada por la requirente haría factible que, por el solo hecho de haber descansado 8 horas la noche anterior, un chofer pudiese estar 24 horas al interior de un autobús, lo cual, evidentemente, resulta una interpretación que pone en riesgo no solo la vida y salud de los propios choferes, sino que también la vida y salud de los pasajeros del autobús.”* Concluyendo que, la interpretación correcta del inciso segundo del artículo 25 del Código del Trabajo es la contenida en los ordinarios N°464/9 de 30.01.2012, complementado por el N°1860/20 de 20.04.2012.

Cabe agregar que el contenido del Ordinario N.º5909 de 27.12.2019, da cuenta de la ratificación de la doctrina uniforme en esta materia, cuyo antecedente se encuentra en el Dictamen N°1.268/71, de 07.03.1994.

Precisado lo anterior, cumpla con informar a usted que el artículo 25 del Código del Trabajo dispone lo siguiente:

“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."

Como es dable apreciar, la norma citada regula la jornada de trabajo y los descansos de los choferes y auxiliares que se desempeñan en servicios de transporte de pasajeros a los que dicha disposición resulta aplicable.

Luego, cabe precisar que el conflicto recae en la correcta interpretación del inciso segundo de la norma recién citada, que refiere al descanso mínimo ininterrumpido de ocho horas dentro de cada veinticuatro horas, o "descanso a bordo" de un chofer, cuando el tiempo de permanencia al interior del autobús es superior a 5 horas, debido a que la actividad laboral de conducción continúa en ruta a través del trabajo en turnos.

Es decir, si las 8 horas ininterrumpidas de descanso de un chofer en rutas más allá de 5 horas, deben quedar íntegramente comprendidas dentro del ciclo de 24 horas y gozadas una vez terminado el tiempo de conducción o basta que el descanso comience dentro de ese período de 24 horas.

Como ya se señaló, sobre esta materia, la Dirección del Trabajo ha desarrollado una doctrina administrativa uniforme, cuyo antecedente se encuentra en el Dictamen N°1.268/71, de 07.03.1994 y ha sido replicada por el Dictamen N.º 464/9 de 30.01.2012, complementado por el ordinario N.º1860/20 de 20.04.2012.

En dicho pronunciamiento se estableció, que el "descanso a bordo", sólo puede presentarse respecto de choferes y auxiliares, cuya permanencia en el bus es exigida por viajes o trayectos que, por su duración no se pueden ejecutar por un solo trabajador, si no que requieren turnos de conducción. En los siguientes términos: *"Cuando el tiempo de permanencia a bordo de un chofer es superior a cinco horas, en razón de que continúa la actividad laboral de conducción en ruta, el vehículo respectivo deberá llevar la dotación necesaria para cumplir las exigencias que establece la ley en cuanto a tiempos de conducción y descansos, objetivo que sólo puede conseguirse a través del trabajo en turnos."*

Luego resalta que: *"El tiempo máximo de conducción de cada chofer, dentro de un periodo de veinticuatro horas, considerando los descansos mínimos entre turnos y posterior a ellos, es de dos periodos completos de cinco horas, más un adicional de dos. En otras palabras dentro de veinticuatro horas el tiempo o tope máximo de conducción, como resultado de turnos acumulados, es de doce horas, **debiendo ser las otras doce tiempo de descanso.**"*

En efecto, dado que debe existir una interrupción mínima de dos horas entre ambos periodos de manejo, y de otras dos al término del segundo, dentro de esa determinada jornada diaria- que en ese momento completaría catorce horas de conducción y descansos obligatorios- sólo podrían agregarse al chofer respectivo dos horas más de conducción, pues por completar dieciséis horas a bordo, todo el resto del viaje será de descanso, en razón de que el personal dentro de las veinticuatro horas, como se ha dicho, debe gozar de ocho horas de descanso ininterrumpido.

En otras palabras, cuando un chofer, a través de turnos, cumple doce horas de conducción en ruta, todo el resto del viaje será de descanso, cuando el trayecto por cumplir no sobrepase las veinticuatro horas. Con posterioridad sobrevendrá la referida obligación del reposo en tierra. "

Posteriormente, el Dictamen N°464/9, de 30.01.2012, reiteró dicha doctrina, señalando que los choferes y auxiliares de la locomoción colectiva interurbana, de servicios interurbanos de transporte de pasajeros y quienes se desempeñan a bordo de ferrocarriles deben tener ocho horas de descanso continuo. La doctrina antes señalada fue expresamente precisada mediante Dictamen N°1.860/020, de 20.04.2012, el cual rectificó y aclaró su contenido, precisando que el descanso a bordo o de ocho horas ininterrumpidas debe otorgarse "dentro de cada 24 horas" y no cada 24 horas.

En ese orden, si la ley exige que un descanso exista "dentro de" un determinado período, la interpretación más natural es entender que el descanso efectivo debe verificarse dentro de dicho marco temporal y no sólo una parte de este. Por lo tanto, la expresión legal "descanso mínimo ininterrumpido de ocho horas dentro de cada veinticuatro horas" puede razonablemente entenderse como la obligación de que el período completo de descanso se produzca en ese ciclo temporal, interpretación más consistente con el principio de protección de la salud y seguridad de los trabajadores. Es bajo esta premisa que la Dirección del Trabajo ha sostenido en el Ordinario N.°5909 tomando en cuenta tanto, las normas sobre jornada y descanso persiguen esencialmente proteger la salud de los trabajadores, la prevención de la fatiga, la seguridad operacional, como también la protección de terceros usuarios del servicio.

Desde esta perspectiva, permitir que un chofer de la locomoción colectiva interurbana inicie recién su descanso a bordo, cuando restan, por ejemplo, 30 minutos para el término de las 24 horas cronológicas, implica que durante casi 24 horas consecutivas el trabajador permaneció afecto a una jornada o sistema operativo sin haber gozado aún del descanso mínimo ininterrumpido exigido por la ley, situación que podría ser contraria al fin protector que busca el legislador.

Es así como la doctrina vigente se encuentra alineada con el principio protector del Derecho del Trabajo, como se sostiene en el Ordinario N.°5909, de 27.12.2019, en que dicho descanso debe verificarse dentro del lapso de veinticuatro horas contado desde el inicio de la jornada respectiva, cuya interpretación resulta consistente con la finalidad de protección perseguida por el legislador.

De aceptarse la tesis propuesta en su presentación, podría ocurrir que durante casi veinticuatro horas completas el trabajador permaneciera sin haber disfrutado efectivamente del descanso que la ley pretende asegurar, iniciándolo sólo en los minutos finales del ciclo.

Cabe tener presente que el artículo 25 del Código laboral, forma parte de un estatuto especial destinado a regular actividades asociadas al transporte de pasajeros, sector en que los riesgos derivados de la fatiga laboral poseen una incidencia directa tanto en la salud de los trabajadores como en la seguridad pública, por lo que, la finalidad de la norma no se agota únicamente en distribuir tiempos de trabajo y descanso, sino que persigue además, asegurar períodos efectivos de recuperación física y mental que permitan prevenir accidentes y disminuir los riesgos asociados a jornadas de trabajo prolongadas. Precisamente sobre esta base la Dirección del Trabajo ha fundamentado su criterio interpretativo en la doctrina vigente.

Ahora bien, en cuanto a la circunstancia de que las condiciones materiales del descanso pudieren no resultar adecuadas cuando el servicio es prestado con tres conductores, atendido que el autobús sólo dispondría de una litera, cabe señalar que dicho antecedente podría revestir relevancia desde la perspectiva de la salud y seguridad en el trabajo, sin embargo, tal circunstancia, no implica necesariamente que deba modificarse la interpretación jurídica que corresponde efectuar del inciso segundo del artículo 25 del Código del Trabajo, toda vez que corresponde al empleador en consideración al artículo 184 el código laboral, proteger eficazmente la vida y salud de los trabajadores. Además, se debe tener presente que es el empleador, en ejercicio de sus facultades de organización,

dirección y administración quien desarrolla la explotación de aquellos tramos de larga distancia que involucran extensos períodos de desplazamiento.

Por consiguiente, las exigencias operacionales que derivan de dicha decisión empresarial deben ser gestionadas de manera que la organización de los servicios resulte compatible tanto con las necesidades de la actividad como con el integro cumplimiento de la normativa laboral.

Así, corresponde al empleador adoptar las medidas de carácter operacional que estime pertinentes para hacer posible la prestación de servicios en tales condiciones, pudiendo entre otras alternativas, organizar los turnos establecer sistemas de postas para la ejecución de los tramos de mayor extensión o implementar otras modalidades de organización que permitan asegurar el efectivo goce de los descansos, sin que las dificultades operacionales derivadas de la explotación de dichos servicios puedan, por sí mismas, justificar una alteración de la interpretación de la norma legal citada.

En efecto, atendiendo al tenor literal del inciso 2° del artículo 25 del Código del Trabajo el legislador dice que el descanso mínimo ininterrumpido de 8 horas diarias debe ser otorgado dentro de cada 24 horas, es decir, en el transcurso, o mientras transcurren las 24 horas y no sólo iniciarse antes de cumplir la hora 24 de iniciada la jornada, como erróneamente solicita la recurrente que se modifique la doctrina.

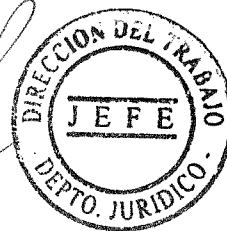
En ese orden, corresponde concluir que el descanso mínimo ininterrumpido de ocho horas establecido en el inciso segundo del artículo 25 del Código del Trabajo, debe otorgarse dentro de cada período de 24 horas.

En consecuencia, sobre la base de las normas legales citadas, jurisprudencia administrativa invocada y consideraciones formuladas, cúpleme informar a Ud., que se niega lugar a la reconsideración del Ordinario N.º5909 de 27.12.2019, tal interpretación resulta consistente con la finalidad de protección perseguida por el legislador, correspondiendo confirmar la doctrina que en este se expresa.

Saluda a Ud.,


PABLO REYES CARREÑO
ABOGADO

JEFE DEPARTAMENTO JURÍDICO (S)
DIRECCIÓN DEL TRABAJO



AMF/MECB
Distribución

- Jurídico
- Partes
- Control

