

RES. 1463

Dic 12/2005

GOBIERNO DE CHILE  
DIRECCION DEL TRABAJO

FIJA TEXTO REFUNDIDO DE RESOLUCIONES  
EXENTAS N° 1081 Y 1082, AMBAS DE 22 DE  
SEPTIEMBRE DE 2005.

RESOLUCION EXENTA N° 1763 /

SANTIAGO, 26 DIC. 2005

**Vistos:**

Lo dispuesto en el inciso segundo, del artículo 33 y los incisos sexto y final del artículo 38, ambos del Código del Trabajo; lo establecido en el Decreto con Fuerza de Ley 2 de 1967, del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, en especial en sus artículos 1, letras a) y e), y 5, letras c) y p); y lo establecido en la Ley 19.880, en particular en su artículo 48.

**Considerando:**

- 1) Que, con fecha 14 diciembre de 2005, el Director del Trabajo dictó la Resolución Exenta N° 1668, por la cual se modificaron las Resoluciones Exentas N°s 1081 y 1082, ambas de fecha 22 de septiembre de igual año, y de la misma autoridad.
- 2) Que, con fecha 21 de diciembre de 2005, el Director del Trabajo dictó la Resolución Exenta N° 1739, por la cual se enmendó la referida Resolución Exenta N° 1668.
- 3) Que, para una adecuada comprensión de las empresas, trabajadores y personas en general, así como para facilitar su aplicación, resulta necesario incorporar y publicar las referidas modificaciones y enmiendas como parte de un texto refundido de las citadas Resoluciones Exentas N°s 1081 y 1082, el cual se fija en el presente acto administrativo.

**Resuelvo:**

**ARTÍCULO PRIMERO: FIJASE** el siguiente texto refundido, coordinado y sistematizado de la Resolución Exenta N°s 1081, de 22 de septiembre de 2005, del Director del Trabajo, que ESTABLECE SISTEMA ÚNICO DE CONTROL DE ASISTENCIA, DE LAS HORAS DE TRABAJO Y DE LA DETERMINACIÓN DE LAS REMUNERACIONES PARA LOS TRABAJADORES QUE LABORAN A BORDO DE LOS VEHICULOS DESTINADOS AL TRANSPORTE INTERURBANO DE PASAJEROS Y DE SERVICIOS INTERURBANOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS. DEROGA RESOLUCIONES QUE INDICA.

**"Vistos:**

Lo dispuesto en el inciso 2º del artículo 33 del Código del Trabajo, en el artículo 19, de la ley N° 19.880, y

**Considerando:**

- 1) Que por resolución exenta Nº 851, de 30.08.95, de esta Dirección, se fijaron los requisitos y regularon los procedimientos para establecer un sistema de control de asistencia, de las horas de trabajo y de la determinación de las remuneraciones correspondientes al servicio prestado, opcional al de la resolución Nº 753, exenta, de 08.08.94, aplicable a los trabajadores que se desempeñan a bordo de los vehículos de la locomoción colectiva interurbana y de servicios interurbanos de transporte de pasajeros del sector particular, derogada por resolución Nº 687, de 15.07.05;
- 2) Que la experiencia acumulada durante los años de aplicación de las resoluciones citadas, derivada de la actividad interpretativa y fiscalizadora de esta Dirección y de la forma cómo los operadores han utilizado los sistemas que aquéllas contemplan, ha puesto en evidencia que el sistema de carácter manual contenido en la referida resolución exenta Nº 753, no ha respondido a los objetivos de control efectivo del cumplimiento de la legislación laboral en las materias mencionadas, por lo que se hace necesario introducir modificaciones tendientes a corregir estas deficiencias y asegurar la uniformidad que establece la ley;
- 3) Que el sistema automatizado a que se refiere el considerando 1), ha demostrado una mayor eficiencia a través del tiempo que lleva en funcionamiento;
- 4) Que, sin embargo, la experiencia referida en los considerandos precedentes ha evidenciado también que durante la vigencia de dicho sistema automatizado un número importante de empresas se ha abstenido de utilizarlo, produciéndose una migración al sistema manual como una forma de elusión de la efectividad del control que éste establece, y amparándose para ello en la circunstancia de constituir para el empleador un sistema carácter opcional;
- 5) Que, de conformidad al informe técnico de 01.08.05, que por encargo del Ministerio del Trabajo y Previsión Social evacuara la Consultora "e.enable", establece la necesidad de que el transporte interurbano cuente con un sistema automatizado, único y centralizado;
- 6) Que, como se ha expresado, el inciso 2º del artículo 33 del Código del Trabajo, dispone que el sistema especial de control de asistencia y determinación de las horas de trabajo, debe ser uniforme para una misma actividad.

**Resuelvo:**

**Artículo 1º.** Establécese, con carácter obligatorio, un sistema automatizado de control de asistencia, de las horas de trabajo, de los turnos de conducción, de los tiempos de descanso y de determinación de las remuneraciones correspondientes al servicio prestado, para el personal de choferes y auxiliares que se desempeña a bordo de los vehículos de la locomoción colectiva interurbana y de servicios interurbanos de transporte de pasajeros del sector particular, en adelante "el sistema", conforme se dispone en los artículos siguientes.

**Artículo 2º.** El sistema automatizado funciona sobre la base de los siguientes dispositivos:

El primero, un instrumento de registro, **instalado a bordo** de cada uno de los vehículos a que se refiere esta resolución.

El segundo, una "tarjeta inteligente" denominada "Smart Card", con chip, en adelante "la tarjeta", que se mantendrá en poder del respectivo trabajador y que le servirá de identificación y de bitácora automatizada de sus tiempos de conducción y descanso.

No obstante lo anterior, tratándose de empresas que sólo realicen viajes de hasta cinco horas de duración, el instrumento de registro podrá instalarse en los **puntos de inicio y término del respectivo recorrido**. En el evento que el lugar de inicio o término no coincida con el de inicio o término de jornada, se deberá instalar otro u otros dispositivos de registro, donde corresponda(n).

Con todo, la implementación de instrumentos de registro en tierra, sólo será posible respecto de aquellas empresas cuyos buses cubran recorridos dentro de una misma región o que unan, a través de caminos interiores, dos regiones colindantes.

**Artículo 3º.** El sistema deberá permitir el registro, de forma automatizada, a través de la tarjeta, la que se mantendrá en poder del respectivo trabajador, debiéndose registrar y contener en la misma lo que sigue:

La tarjeta deberá mantener impresos e inalterable los siguientes datos:

1. RUN del trabajador, con Dígito Verificador (DV)
2. Nombres y apellidos del trabajador
3. Número correlativo de emisión para el trabajador
4. Fecha de emisión de la tarjeta
5. Fecha de vencimiento de la tarjeta
6. Grupo sanguíneo del trabajador
7. Contraindicaciones médicas del trabajador
8. RUT (con DV) emisor de la tarjeta
9. Nombre del emisor de la tarjeta
10. Folio correlativo del emisor
11. Firma del trabajador

La tarjeta de identificación deberá contener en su memoria y de forma permanente e inviolable los siguientes datos:

1. Nombre o Razón Social del Empleador
2. RUT del empleador
3. RUN del trabajador (con DV)
4. Nombres y apellidos del trabajador
5. Número correlativo de emisión para el trabajador
6. Fecha de nacimiento del trabajador
7. Fecha de emisión de la tarjeta
8. Fecha de vencimiento de la tarjeta
9. RUT (con DV) emisor de la tarjeta
10. Nombre del emisor de la tarjeta
11. Folio correlativo del emisor

## 12. Folio correlativo o serie del fabricante de la tarjeta

**Artículo 4º** Los instrumentos de registro deberán contar con capacidad para almacenar en memoria a lo menos 5.000 eventos o marcaciones, a objeto de prevenir dificultades en la transmisión de datos. La tarjeta - chip deberá contar con una capacidad de a lo menos 20 eventos diarios por un periodo de 30 días. Al cumplirse el referido periodo, se podrán sobrescribir los datos correspondientes al nuevo periodo de treinta días, de tal suerte de conservar los 30 últimos días de marcaciones en la tarjeta.

Los referidos instrumentos de registro instalados a bordo o en tierra, deberán registrar en la memoria de la tarjeta inteligente los siguientes eventos:

1. Marcación de inicio de jornada de trabajo
2. Marcación de término de jornada de trabajo
3. Marcación de inicio de turno de conducción o trabajo a bordo
4. Marcación de fin de turno de conducción o trabajo a bordo
5. Anormalidades, como se detalla más abajo

Son anormalidades identificadas:

1. En caso de los conductores, inicio de jornada e inicio de conducción sin registrar dichos eventos
2. En caso del personal auxiliar, inicio de jornada sin realizar registro
3. Cualquier evento que al ser registrado en la tarjeta, no lo preceda aquel que lógicamente lo debiera

Cada uno de dichos eventos deberá contener los datos siguientes:

1. Número correlativo del evento
2. Fecha y hora del evento
3. Tipo de evento
4. RUN (con DV) del trabajador
5. Número correlativo de emisión para el trabajador
6. Folio correlativo del emisor
7. Folio correlativo o serie del fabricante de la tarjeta

Si el registro se realiza a bordo, agregar:

8. Patente del vehículo
9. Folio o número de serie del instrumento a bordo

Si el registro se realiza en tierra, agregar:

10. Código o identificación del local o terminal de buses donde se encuentra instalado el instrumento de registro
11. Folio o número de serie del instrumento en tierra

El último dato a ser registrado en cada evento es una cifra de control que representa una operación sobre todos los otros datos del registro

12. "Checksum" o "Hash" de los datos registrados en el evento

En el evento que una tarjeta no este validada, el sistema deberá emitir una alarma señalando día, hora y lugar del intento de marcación, emitiendo, además, un código de la operación y un mensaje de error que informará el estado de la tarjeta (asignada, no asignada, extraviada, u otro que se estime pertinente).

Cada marcación o evento que se registre, cualquiera sea la ubicación física del equipo, deberá ser transferida, en línea, a una base de datos central.

**Artículo 5º** Los instrumentos, tanto a bordo como en tierra, deberán estar dotados de una impresora, la que deberá brindar la posibilidad de imprimir todos los eventos acaecidos en las últimas veinticuatro horas. Asimismo, la emisión del comprobante deberá imprimir todas las infracciones que se hayan generado durante el mismo período, respecto de cada miembro de la tripulación.

De igual forma deberá permitir la impresión de infracciones referidas al descanso semanal o, en su caso, el descanso compensatorio correspondiente a los días trabajados respecto de cada miembro de la tripulación.

**Artículo 6º** La base de datos central deberá constituir un sistema que cuente con todas las normas técnicas que garanticen la confiabilidad y seguridad de la información.

La certificación de que el software utilizado está constituido por un sistema cerrado de datos que garantice que el mismo cumple con dichas características técnicas deberá ser certificado en la forma a que se refiere el artículo 10 de la presente Resolución.

**Artículo 7º** El sistema deberá generar mensualmente un informe que contendrá los siguientes datos: 1) identificación del empleador (nombre, R.U.T. y domicilio); 2) fecha de emisión del informe; 3) identificación del trabajador (nombre, R.U.T. y número de tarjeta); 4) los días y horas en que el trabajador comienza a realizar tareas por encargo de su empleador, de conformidad con lo que estipule el respectivo contrato de trabajo o el reglamento interno de orden, higiene y seguridad, en su caso; 5) la identificación de cada lapso de conducción efectiva (fecha, hora inicio, hora término, número de patente bus); 6) los días y horas en que el trabajador termina de realizar tareas por encargo de su empleador, de conformidad con lo que estipule el respectivo contrato de trabajo o reglamento interno de orden, higiene y seguridad, en su caso; 7) la sumatoria de las horas de conducción efectiva del período; 8) la sumatoria de las horas correspondientes a los descansos y/o a los tiempos de espera que les corresponda cumplir entre turnos laborales, sin realizar labor; 9) la sumatoria de los tiempos relativos a las diversas tareas auxiliares que, por contrato, haya realizado el trabajador, y 10) la firma del trabajador;

**Artículo 8º** Sin perjuicio del informe mencionado en el artículo anterior, la información que procese el sistema deberá estar a disposición de la Dirección del Trabajo, vía Internet, en los términos siguientes:

Situación de cada trabajador y/o empresa, mediante informes parciales de conducción y de descansos.

Deberá desplegar todas las infracciones por empresa y/o trabajador derivadas de los respectivos registros.

De igual forma, toda la información que procese el sistema, correspondiente a los últimos seis meses deberá estar a disposición de la Dirección del Trabajo.

**Artículo 9º.** En el evento que el sistema remuneracional consista en comisiones sobre boletos vendidos, a objeto de determinar las remuneraciones del personal que se desempeña a bordo de los vehículos de la locomoción colectiva interurbana, de servicios interurbanos de transporte de pasajeros del sector particular, el empleador deberá tener a disposición de los referidos trabajadores y de los Servicios del Trabajo las planillas correspondientes, en donde se registren los valores que sirvan de base de cálculo para el establecimiento de la remuneración, las que deberá estar oportunamente firmadas por él o los trabajadores en señal de aprobación, datos que, a su vez, deberán quedar registrados en los respectivos comprobantes de remuneraciones, de conformidad a lo dispuesto en el inciso 3º del artículo 54 del Código del Trabajo.

**Artículo 10.** El sistema que por la presente resolución se establece deberá ser certificado por una Universidad reconocida por el Estado u organismo dependiente de ella, que cuente con una experiencia en la materia de a lo menos cinco años. Dicha certificación deberá ser presentada a la Dirección del Trabajo por el operador del sistema, de forma previa a su entrada en funcionamiento.

**Artículo 11.** En forma previa a su implementación deberá acreditarse ante esta Dirección del Trabajo el cumplimiento de todos y cada uno de los requisitos del sistema automatizado de control (a bordo y/o en terminales) que se pretenda poner en uso. Dicha acreditación deberá efectuarse ante el Departamento de Inspección de esta Dirección, salvo que se trate de servicios que se efectúen dentro de una misma región, en cuyo caso, deberá hacerse ante la respectiva Dirección Regional del Trabajo.

**Artículo 12.** El sistema automatizado de control (a bordo y/o en terminales) descrito en los artículos anteriores, no será obligatorio para el personal que desarrollen sus actividades en empresas que presten servicios con las siguientes características copulativas:

- a) se trate de servicios que cubren trayectos cuya duración es inferior a cinco horas de manejo continuo entre los puntos de origen y destino;
- b) se trate de servicios que en sus trayectos se excede el radio urbano y alternadamente recogen y dejan pasajeros;
- c) se trate de servicios que circulan dentro de una misma región o que unen interiormente dos regiones colindantes, preferentemente a través de caminos interiores; y
- d) se trate de servicios que cubren trayectos cuyas localidades, sean de origen o destino, no cuentan con las condiciones para tener dispositivos electrónicos como los que se exigen en esta Resolución.

En estos casos, para los efectos de controlar la asistencia y determinar las horas de trabajo, se aplicarán las reglas generales de conformidad a lo dispuesto en el inciso primero del artículo 33, del Código del Trabajo.

La calificación de las circunstancias anteriores y, por lo tanto, de encontrarse el empleador exceptuado de contar con un dispositivo automatizado, deberá hacerse por la respectiva Dirección Regional del Trabajo en caso de tratarse de servicios dentro de una misma región, o por el Departamento de Inspección si se trata de servicios que unen

interiormente dos regiones colindantes. Para estos efectos, se deberá solicitar dicha calificación directamente a las instancias que correspondan según se ha expresado anteriormente.

**Artículo 13.** La presente resolución regirá a contar del 01 de enero de 2006.

#### **DISPOSICION TRANSITORIA**

**Artículo único.** Derógase, a contar del 01 de enero de 2006, las resoluciones exentas Nº 851, de 30.08.95 y la Nº 953, de 30.08.05, ambas de esta Dirección."

**ARTÍCULO SEGUNDO: FÍJASE** el siguiente texto refundido, coordinado y sistematizado de la Resolución Exenta Nºs 1082, de 22 de septiembre de 2005, del Director del Trabajo, que "AUTORIZA SISTEMA EXCEPCIONAL MARCO DE DISTRIBUCIÓN DE JORNADA DE TRABAJO Y DESCANSOS PARA CHOFERES Y AUXILIARES DE LA LOCOMOCIÓN COLECTIVA INTERURBANA Y DE LOS SERVICIOS INTERURBANOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS Y DEROGA RESOLUCIÓN EXENTA QUE INDICA".

#### **"Vistos:**

Lo dispuesto en los incisos 6º y final del artículo 38 del Código del Trabajo, y

#### **Considerando:**

- 1) Que, el personal de chóferes y auxiliares de la locomoción colectiva particular interurbana y de los servicios interurbanos de transporte de pasajeros se rige, en materia de jornada de trabajo, descansos a bordo o en tierra y esperas entre turnos laborales, por las normas contenidas en el artículo 25 del Código del Trabajo;
- 2) Que, dichos trabajadores, en atención a las labores que desarrollan y de conformidad con lo establecido en el numeral 2 del artículo 38 del mismo Código, se encuentran exceptuados del descanso dominical y de días festivos;
- 3) Que, el régimen de jornada, descansos a bordo o en tierra y esperas entre turnos laborales, regido por el citado artículo 25, debe aplicarse en armonía con las normas sobre descansos compensatorios de días domingo y festivos laborados;
- 4) Que, no obstante lo expresado, las particulares características de organización; desarrollo; áreas geográficas que comprenden las actividades referidas en el considerando 1); rutas; destinos; itinerarios; distancias entre puntos de salida y llegada; duración de los viajes de ida y regreso a sede; etc.; así como las distancias existentes entre los lugares de trabajo que comprenden rutas y destinos a lo largo y ancho del país y en los países del cono sur de América y los domicilios de los trabajadores de que se trata y sedes de las empresas, respectivamente, impiden, por regla general, en un régimen común de distribución de jornada y descansos, el goce oportuno e integral, en los hogares de aquellos, de los días de descanso compensatorio por los domingos y festivos laborados;

5) Que, para la Dirección del Trabajo constituye un deber primordial arbitrar las medidas conducentes al oportuno, efectivo y pleno goce de los descansos a que se refiere el numeral anterior, tanto porque es un derecho que cada trabajador debe ejercer irrenunciablemente cuanto porque esos descansos resultan esenciales para la seguridad en la ruta de los propios tripulantes, de los pasajeros y de terceros en general, y

6) Que, además de los requisitos y exigencias que establece la ley, los cuales deberán cumplirse por cada empresa conforme se previene en la presente resolución exenta, la experiencia recogida a través de los años de vigencia de los sistemas excepcionales que este Servicio ha autorizado para el sector de que se trata, hacen necesario que las empresas que opten por una o más de las alternativas de distribución excepcional de la jornada y de los descansos autorizados en este acto administrativo, tengan implementado el sistema computacional de control de asistencia, horas de trabajo y descansos que se encuentre vigente para el sector;

**Resuelvo:**

**Artículo 1º.- AUTORIZASE** a las empresas de locomoción colectiva particular interurbana y de servicios interurbanos de transporte de pasajeros para implementar, respecto de su personal de chóferes y auxiliares, un **SISTEMA EXCEPCIONAL MARCO DE DISTRIBUCIÓN DE LA JORNADA Y DE LOS DESCANSOS**, el que podrá incorporar uno o más de los siguientes ciclos de trabajo y de descansos compensatorios:

- Siete días de trabajo continuos seguidos de dos de descanso (7x2);
- Nueve días de trabajo continuos seguidos de tres de descanso (9x3); y/o
- Diez días de trabajo continuos seguidos de cuatro de descanso (10x4).

A este sistema de **turnos** le será aplicable el artículo 36, del Código del Trabajo, de manera que el descanso podrá comenzar a las 00:00 horas del primer día de descanso del ciclo, y podrá terminar a las 24:00 hrs del último día de descanso del ciclo.

Además, para los efectos de cuadrar los turnos, se podrá extender el último día de trabajo o el inicio del primer día de descanso más allá de las 00:00 horas, cuando el viaje comience el último día de trabajo del ciclo y termine al siguiente. Con todo, en este evento, el término de último día de descanso o el inicio del primer día de trabajo deberá extenderse, a lo menos, por el número de horas en que se extendió el último día de trabajo del ciclo anterior.

En definitiva se trata de mantener el número total de horas de descanso que corresponda, pudiendo hacerse excepción en las horas de término e inicio de la jornada de trabajo del último o primer día de trabajo del ciclo, respectivamente.

Lo anterior no excluye la aplicación de las normas legales establecidas por el artículo 25 del Código del Trabajo en materia de limitaciones de jornada, de tiempos de conducción y descansos, como asimismo de los descansos a bordo o en tierra y de los tiempos de espera entre turnos laborales.

**Artículo 2º.-** En cada caso, para implementar el sistema autorizado por esta Resolución marco, la empresa interesada deberá solicitar a esta Dirección del Trabajo, la autorización específica para implementación del sistema.

Dichas solicitudes deberán ser presentadas por las respectivas empresas ante la Dirección Regional del Trabajo que corresponda en caso de tratarse de servicios dentro de una misma región o ante el Departamento de Inspección si se trata de servicios que unen más de una región.

Además, para los efectos del control del sistema autorizado por esta resolución, la empresa respectiva deberá implementar el sistema computacional automatizado de control de asistencia, horas de trabajo y descansos que se encuentre vigente, lo que también será constatado por esta Dirección.

**Artículo 3º.-** Para tal efecto, deberá existir acuerdo expreso entre el respectivo empleador y los trabajadores de su dependencia, copia del cual deberá adjuntarse a la correspondiente solicitud de autorización que exige esta Dirección del Trabajo, la que deberá ser ingresada en la Inspección del Trabajo correspondiente al domicilio de la empresa. Asimismo, en cada caso particular deberá acreditarse que las condiciones de higiene y seguridad son compatibles con el sistema marco aprobado, requisito cuyo cumplimiento deberá ser determinado por esta Dirección.

Si en la empresa existiere uno o más sindicatos, el acuerdo será suscrito, en representación de sus socios, por él o los sindicatos correspondientes.

Los trabajadores no sindicados podrán suscribir directamente el acuerdo con su empleador, o bien, adherir al pacto de cualquiera de los sindicatos que lo haya suscrito, caso en el cual les será aplicable de igual modo que a los socios de la respectiva organización. En el caso de la suscripción del acuerdo con trabajadores no sindicalizados, la solicitud deberá ser acompañada por documento que acredite el acuerdo de estos trabajadores en un porcentaje de, a lo menos, el 50% más 1 (uno) de los mismos.

Cuando en la empresa no existiere sindicato, al acuerdo deberán concurrir individualmente los trabajadores en un porcentaje de, a lo menos, el 50% más 1 (uno) de los mismos.

**Artículo 4º.-** Las empresas podrán optar por acogerse a uno o más de los ciclos de trabajo y descansos contenidos en el artículo 1º.

Si la empresa adopta más de uno de los ciclos autorizados por esta Resolución, cada trabajador deberá quedar adscrito a sólo uno de ellos. Con todo, el empleador podrá destinar al trabajador a un ciclo distinto, para cuyo efecto deberá notificarle por escrito con una anticipación no inferior a treinta días corridos, a la fecha del cambio de ciclo, el cual, en cualquier caso, deberá iniciarse en el mes calendario siguiente a aquel en que rigió el ciclo anterior.

**Artículo 5º.-** Las empresas que opten por los sistemas autorizados por esta Resolución deberán remunerar los días de descanso del ciclo respectivo a sus trabajadores de conformidad a las reglas siguientes:

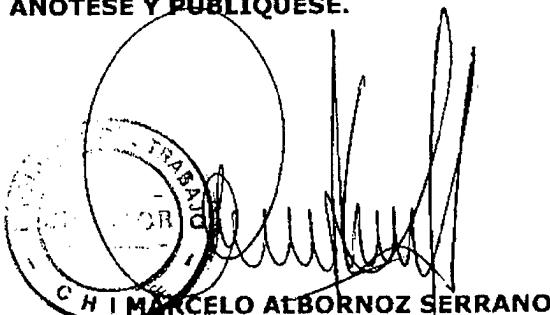
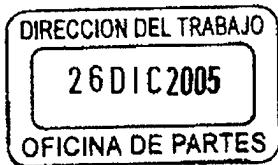
- Tratándose de remuneraciones fijas, el pago de los días de descanso del ciclo estará comprendido dentro del sueldo.
- Tratándose de remuneraciones mixtas (sueldo base más variable), el pago de los días de descanso del ciclo deberá hacerse, en forma adicional, conforme al acuerdo de las

partes. Con todo, la base de cálculo para el pago no podrá ser inferior al ingreso mínimo mensual.

- Tratándose de remuneraciones exclusivamente variables se aplicará lo dispuesto en el artículo 45 del Código del Trabajo, esto es, dichos días se pagarán conforme al promedio de lo devengado por éstos durante los días trabajados a los que se hace imputable el descanso.

**Artículo 6º.-** El descanso compensatorio por los días festivos laborados no se entenderá comprendido en los días de descanso del ciclo, debiéndose aplicar a su respecto las normas legales vigentes sobre la materia, esto es, por cada día festivo en que los trabajadores debieron prestar servicios se deberá otorgar un día de descanso compensatorio, sin perjuicio de que las partes acuerden una especial forma de distribución o de remuneración de tales días. En este último caso, la remuneración no podrá ser inferior a la prevista en el artículo 32 del Código del Trabajo."

**ANÓTESE Y PUBLÍQUESE.**



MAS/CMV/PLM/plm.

**Distribución**

- Gabinete del Sr. Ministro del Trabajo y Previsión Social
- Gabinete Sr. Subsecretario del Trabajo
- Boletín Oficial
- Of. de Partes
- Departamentos Nivel Central
- Direcciones Regionales
- UIPO