BOLETIN N° 5156-13-(S)-1

INFORME DE LA COMISIÓN DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL, RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL CÓDIGO DEL TRABAJO EN LO REFERENTE A LA JORNADA DE TRABAJO DE LOS CHOFERES Y AUXILIARES DE LA LOCOMOCIÓN COLECTIVA RURAL.

HONORABLE CAMARA:

Vuestra **Comisión de Trabajo y Seguridad Social** pasa a informaros, en primer trámite reglamentario, sobre el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, iniciado en Moción de la Senadora Alvear, doña Soledad, y de los Senadores señores Allamand; Letelier, y Muñoz, don Pedro, que modifica el Código del Trabajo en lo referente a la jornada de trabajo de los chóferes y auxiliares de la locomoción colectiva rural. Boletín **5156-13**.

A la sesión que esta Comisión destinó al estudio de esta materia, asistieron el señor Ministro del Trabajo y Previsión Social, don Osvaldo Andrade Lara, y el señor asesor de la misma Secretaría de Estado, don Francisco Del Río Correa.

****

I.- MINUTA DE LOS FUNDAMENTOS DEL PROYECTO.

En conformidad con el N° 1 del artículo 289 del Reglamento de la Corporación y para los efectos de los artículos 69 y 73 de la Constitución Política de la República, como, asimismo, de los artículos 24 y 32 de la ley Nº 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, cabe señalaros que la idea matriz o fundamental del proyecto es regular la jornada de trabajo del personal de chóferes y auxiliares de la locomoción colectiva interurbana, de servicios interurbanos de transporte de pasajeros, y del que se desempeñe a bordo de ferrocarriles, como asimismo de los chóferes de vehículos de carga terrestre interurbana y del personal que se desempeñe como chofer o auxiliar de los servicios de transporte rural colectivo de pasajeros.

Tal idea matriz se encuentra desarrollada en un artículo permanente.

II.- RESUMEN DEL CONTENIDO DEL PROYECTO APROBADO POR EL SENADO.

La presente iniciativa constituye una mixtura de iniciativas provenientes de iniciativa parlamentaria y una indicación posterior del Ejecutivo.

En efecto, la moción original contemplaba sólo la regulación de la jornada laboral de los conductores del transporte rural de pasajeros, en orden a determinar que ellos no presentan las mismas características y particularidades que el transporte interurbano de pasajeros, grupo a cuyas normas se adscribe su actual regulación en esta materia.

Por su parte, el Ejecutivo incorporó en el primer trámite constitucional del proyecto, una indicación orientada a resolver el problema de la imputación de los tiempos de espera a la jornada de trabajo de los conductores de transporte de carga, asunto pendiente desde 2001 y en torno al cual se han presentado numerosas iniciativas parlamentarias.

De esta forma, el proyecto considera los siguientes aspectos:

1) Separación de la regulación de la jornada de trabajo de los conductores del transporte rural (Artículo 26 bis nuevo);

2) Regulación de la jornada laboral y los tiempos de espera de los conductores de transporte de carga terrestre (artículo 25 bis nuevo).

III.- DISCUSIÓN GENERAL.

El proyecto en informe fue aprobado en general, en su sesión de 13 de mayo de 2008, por siete votos a favor, de la Diputada señora Goic, doña Carolina, y de los Diputados señores Bertolino; Dittborn; Jiménez; Meza; Monckeberg, don Nicolás, y Recondo.

Con ocasión del debate, el señor **Ministro del Trabajo y Previsión Social** señaló que el Gobierno ha apoyado los contenidos de la presente iniciativa y ha participado en su tramitación a través de una indicación que resuelve un problema de antigua data en el régimen de jornada de trabajo y tiempos de espera de los conductores del transporte de carga terrestre.

En efecto, argumentó, estos trabajadores cuentan con un régimen mensualizado de jornada de trabajo atendidas las especiales condiciones horarias en que se desempeñan. Pero, -acotó- dicho régimen se ve entorpecido por la imputación al mismo que se hace de las horas en que el trabajador debe permanecer en el vehículo pero no en faenas de conducción, sino a la espera de la apertura de la bodega de destino o bien durante la descarga u otras circunstancias

que requieren su presencia y que copan las 180 horas mensuales ordinarias con que cuentan.

La resolución de dicho asunto contó con el acuerdo de las partes, los empleadores y trabajadores del transporte, por lo que su legitimidad implicó que el Senado aprobara rápidamente y por unanimidad el régimen propuesto. Este nuevo régimen, explicó, consiste en que los tiempos de espera dejan de imputarse a la jornada laboral, mas no por ello dejan de remunerarse; esta remuneración, por su parte, consisten en el monto que acuerden las partes, no pudiendo ello ser inferior al equivalente del valor hora correspondiente al proporcional de 1,5 ingresos mínimos mensuales. Dicha jornada, denominada de tiempos de espera, no puede superar las 88 horas en un mes calendario.

De esta forma, todas aquellas jornadas que excedan de las 180 horas de conducción y de las 88 horas de espera, constituye jornada extraordinaria.

Finalmente, el señor Ministro celebró que con esta iniciativa se separan las regulaciones correspondientes a los conductores de carga y de pasajeros y, a su vez, las de los conductores de pasajeros rural e interurbano, permitiendo una adecuada ordenación de los temas en un sector de suyo complejo.

Por su parte, la **Confederación Nacional de Dueños de Camiones**, representada por su Presidente don Juan Araya Jofré, y en el marco de las audiencias que esta Comisión realiza, manifestó que la normativa laboral vigente ha originado, en la práctica, serios inconvenientes tanto para los chóferes como para los empresarios, a los primeros les afecta la distinción entre quienes laboran en la locomoción colectiva interurbana y quienes no, puesto que sólo a estos últimos se le imputan, a jornada de trabajo, los tiempos de espera. Asimismo, a los empresarios del transporte les afecta negativamente, puesto que les obliga a contar con un segundo chofer –mayor dotación de personal- para la explotación de un camión luego de cumplidas las 180 horas, lo que se materializa en mayores dificultades para la administración de la empresa y disminución de los ingresos de sus trabajadores.

Subrayó el hecho de que este proyecto demuestra que es posible que trabajadores y empleadores lleguen a acuerdo sobre flexibilidades laborales que los beneficien a ambos, resguardando recíprocamente sus derechos, así como la seguridad de las vías y carreteras interurbanas y de todos quienes por ellas se desplazan, por lo que solicitaron su aprobación sin modificaciones.

Asimismo, hicieron presente, que la actividad que desarrollan no se encuentra exceptuada del descanso dominical, por lo que tanto los empresarios como los trabajadores deben respetarlo y generar los mecanismos de denuncia que permitan identificar a quienes no lo respetan.

Por su parte, las señoras y señores Diputados manifestaron su parecer conforme con la iniciativa, valorando el interés de sus autores en regular la actividad del transporte en su vertiente laboral, puesto que se trata, señalaron, de uno de los pilares fundamentales en temas tales como la conectividad nacional y el aprovisionamiento permanente de los hogares de quienes habitan en zonas extremas, pero también en el traslado diario de millones de chilenas y chilenos.

Destacaron, además, que las normas propuestas por los autores de la moción generarán mejores condiciones de seguridad tanto del personal que trabaja en el transporte como de los propios pasajeros y peatones, en cuanto la regulación de la jornada de trabajo, y por ende de los tiempos de espera y descanso, permitirán el desarrollo de esta actividad en condiciones adecuadas a las altas exigencias a las que se ven expuestos estos trabajadores a diario, disminuyendo de esta forma las tasas de accidentabilidad vial.

Finalmente los señores parlamentarios hicieron presente que la particular situación de los trabajadores regulados por las normas propuestas ha sido objeto, además, de iniciativas de ley contenidas en los boletines **3091-13** de los Diputados señores Venegas, don Samuel; Correa; González, y Robles, y de los ex Diputados señores Ibáñez; Hidalgo; Letelier, don Felipe; Longton; Tapia, y Vilches; **3103-13** de los Diputados señores Alvarado y Salaberry; **4454-13** de la Diputada Herrera, doña Amelia y de los Diputados señores Arenas; Bobadilla; Correa; Estay, y García; **4455-13** de la Diputada Herrera, doña Amelia y de los Diputados señores Arenas; Bobadilla; Correa; Estay, y García, y **4539-13** de las Diputadas Goic, doña Carolina; Muñoz, doña Adriana, y Vidal, doña Ximena, y de los Diputados señores Farías; Aguiló; Alinco; Bertolino; Meza; Recondo, y Saffirio.

IV.- ARTÍCULOS CALIFICADOS COMO NORMAS ORGÁNICAS CONSTITUCIONALES O DE QUÓRUM CALIFICADO.

En relación con esta materia, a juicio de vuestra Comisión, los artículos del proyecto de ley en informe no requieren para su aprobación de quórum calificado ni son de rango orgánico constitucional.

V.- ARTÍCULOS DEL PROYECTO DESPACHADO POR LA COMISIÓN QUE DEBAN SER CONOCIDOS POR LA COMISIÓN DE HACIENDA.

A juicio de vuestra Comisión el articulado del proyecto en informe no debe ser objeto de estudio por la Comisión de Hacienda de esta Corporación.

VI.- ADICIONES Y ENMIENDAS QUE LA COMISIÓN APROBÓ EN LA DISCUSIÓN EN PARTICULAR.-

Vuestra Comisión, durante la discusión en particular, no realizó adiciones o enmiendas al texto del proyecto aprobado por el Senado.

VII.- ARTÍCULOS E INDICACIONES RECHAZADAS O DECLARADAS INADMISIBLES POR LA COMISIÓN.

Vuestra Comisión, durante la discusión en particular, no rechazó artículos o indicaciones al texto del proyecto aprobado por el Senado.

VIII.- DISCUSIÓN PARTICULAR.

Durante la discusión particular el proyecto de ley fue aprobado, en su sesión de 13 de mayo del presente año, de la siguiente forma:

"**Artículo único**.- Introdúcense las siguientes modificaciones al Código del Trabajo:

1.- Modifícase el artículo 25, del modo que sigue:

a) Sustitúyese el inciso primero, por el siguiente:

*"**Artículo 25**.- La jornada ordinaria de trabajo del personal de chóferes y auxiliares de la locomoción colectiva interurbana, de servicios interurbanos de transportes de pasajeros y del que se desempeñe a bordo de ferrocarriles, será de ciento ochenta horas mensuales. En el caso de los chóferes 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.".*

b) Suprímese, en el inciso cuarto, la frase "o el de vehículos de carga terrestre interurbana".

c) Elimínase, en el inciso quinto, la expresión "o camión".

2.- Agrégase el siguiente artículo 25 bis, nuevo:

*"**Artículo 25 bis.-** La jornada ordinaria de trabajo de choferes de vehículos de carga terrestre interurbana, no excederá de ciento ochenta horas mensuales, la que no podrá distribuirse en menos de veintiún días. El tiempo de los descansos a bordo o en tierra y de las esperas a bordo o en el lugar de trabajo que les corresponda no será imputable a la jornada, y su retribución o compensación se ajustará al acuerdo de las partes. La base de cálculo para el pago de los tiempos de espera, no podrá ser inferior a la proporción respectiva de 1,5 ingresos mínimos mensuales. Con todo, los tiempos de espera no podrán exceder de un límite máximo de ochenta y ocho horas mensuales.*

El trabajador deberá tener un descanso mínimo ininterrumpido de ocho horas dentro de cada veinticuatro horas.

En ningún caso el trabajador podrá manejar más de cinco horas continuas, después de las cuales deberá tener un descanso cuya duración mínima será de dos horas. En los casos de conducción continua inferior a cinco horas el conductor tendrá derecho, al término de ella, a un descanso cuya duración mínima será de veinticuatro minutos por hora conducida. En todo caso, esta obligación se cumplirá en el lugar habilitado más próximo en que el vehículo pueda ser detenido, sin obstaculizar la vía pública. El camión deberá contar con una litera adecuada para el descanso, siempre que éste se realice total o parcialmente a bordo de aquél.".

3.- Incorpórase el siguiente artículo 26 bis, nuevo:

*"**Artículo 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.".".

-- Puesto en votación fue aprobado por siete votos a favor, ninguno en contra y ninguna abstención,

IX. TEXTO DEL PROYECTO DE LEY APROBADO POR LA COMISIÓN.

Como consecuencia de todo lo expuesto y por las consideraciones que oportunamente os dará a conocer el señor Diputado Informante, vuestra Comisión de Trabajo y Seguridad Social os recomienda la aprobación del siguiente:

"P R O Y E C T O D E L E Y:

"**Artículo único**.- Introdúcense las siguientes modificaciones al Código del Trabajo:

1.- Modifícase el artículo 25, del modo que sigue:

a) Sustitúyese el inciso primero, por el siguiente:

"**Artículo 25**.- La jornada ordinaria de trabajo del personal de chóferes y auxiliares de la locomoción colectiva interurbana, de servicios interurbanos de transportes de pasajeros y del que se desempeñe a bordo de ferrocarriles, será de ciento ochenta horas mensuales. En el caso de los chóferes 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.".

b) Suprímese, en el inciso cuarto, la frase "o el de vehículos de carga terrestre interurbana".

c) Elimínase, en el inciso quinto, la expresión "o camión".

2.- Agrégase el siguiente artículo 25 bis, nuevo:

"**Artículo 25 bis.-** La jornada ordinaria de trabajo de chóferes de vehículos de carga terrestre interurbana, no excederá de ciento ochenta horas mensuales, la que no podrá distribuirse en menos de veintiún días. El tiempo de los descansos a bordo o en tierra y de las esperas a bordo o en el lugar de trabajo que les corresponda no será imputable a la jornada, y su retribución o compensación se ajustará al acuerdo de las partes. La base de cálculo para el pago de los tiempos de espera, no podrá ser inferior a la proporción respectiva de 1,5 ingresos mínimos mensuales. Con todo, los tiempos de espera no podrán exceder de un límite máximo de ochenta y ocho horas mensuales.

El trabajador deberá tener un descanso mínimo ininterrumpido de ocho horas dentro de cada veinticuatro horas.

En ningún caso el trabajador podrá manejar más de cinco horas continuas, después de las cuales deberá tener un descanso cuya duración mínima será de dos horas. En los casos de conducción continua inferior a cinco horas el conductor tendrá derecho, al término de ella, a un descanso cuya duración mínima será de veinticuatro minutos por hora conducida. En todo caso, esta obligación se cumplirá en el lugar habilitado más próximo en que el vehículo pueda ser detenido, sin obstaculizar la vía pública. El camión deberá contar con una litera adecuada para el descanso, siempre que éste se realice total o parcialmente a bordo de aquél.".

3.- Incorpórase el siguiente artículo 26 bis, nuevo:

"**Artículo 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.”.”.

****

SE DESIGNO DIPUTADO INFORMANTE A DON FERNANDO MEZA MONCADA.

SALA DE LA COMISION, a 13 de mayo de 2008.

Acordado en sesión de 13 de mayo del presente año, con asistencia de la Diputada señora Goic, doña Carolina, y de los Diputados señores Bertolino; Dittborn; Jiménez; Meza; Monckeberg, don Nicolás, y Recondo.

PEDRO N. MUGA RAMÍREZ
Abogado Secretario de la Comisión