

**INFORME DE LA COMISIÓN DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL,
RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE UN CONTRATO
ESPECIAL DE LOS TRIPULANTES DE VUELO Y AUXILIARES DE
AERONAVES COMERCIALES DE PASAJEROS Y CARGA.**

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 Mensaje de S. E. la Presidenta de la República, que establece un contrato especial de los tripulantes de vuelo y auxiliares de aeronaves comerciales de pasajeros y carga, calificado con urgencia simple. **Boletín 5907-13.**

A las sesiones que esta Comisión destinó al estudio de esta materia, asistieron el señor Ministro del Trabajo y Previsión Social, don Osvaldo Andrade Lara, el señor Asesor de la misma Secretaría de Estado, don Francisco Del Río Correa, representantes de la empresa Lan Chile, encabezados por su Presidente, don Jorge Awad Mehech, y representantes de los Sindicatos de Tripulantes de Cabina y de Pilotos de Lan Chile, Lan Express, Lan Cargo, Sky Airline y American Airline.

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 N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, cabe señalaros que la idea matriz o fundamental del proyecto es dotar de un estatuto laboral especial a los pilotos de vuelo y tripulantes de cabina que se desempeñan en el ámbito de la aeronáutica comercial de pasajeros y de carga,

respetando las normas sobre condiciones de seguridad propias de la navegación aérea.

Tal idea matriz se encuentra desarrollada en un artículo permanente.

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

La presente iniciativa contiene una propuesta orientada a la creación de un Contrato Especial para trabajadores que se desempeñan como Tripulantes de Vuelo y de Cabina.

Las materias que aborda este contrato especial son las siguientes:

1.- Definiciones de algunos conceptos técnicos que se utilizan en esta actividad, como Periodo de Servicio de Vuelo, Tripulantes de Vuelo y de Cabina, Tiempo de Vuelo y Periodo de Servicio.

2.- Regulaciones en materia de jornada de trabajo, la cual se mensualiza en 160 horas y se puede distribuir en jornada ordinaria y especial dentro del límite mensual señalado.

3.- Regulación del Descanso Dominical, a través de fórmulas que permitan el ejercicio de este derecho sin afectar la continuidad necesaria para las labores de aeronáutica comercial.

4.- Regulación del descanso semanal y de la correlación de horas de trabajo y horas de descanso.

5.- Regulación de los tiempos de retén o turnos de llamada, en los que el trabajador se encuentra en su domicilio, no prestando servicios, pero a disposición de la empresa para iniciar, dentro de un período determinado, un periodo de servicio de vuelo.

6.- Regulación del derecho a alimentar al hijo menor de dos años, adaptando la norma del artículo 206 del Código del Trabajo al acuerdo de las partes.

III.- DISCUSIÓN GENERAL.

El proyecto en informe fue aprobado en general, en su sesión de 9 de diciembre de 2008, por diez votos a favor, de las Diputadas señoras Goic, doña Carolina y Muñoz, doña Adriana, y de los Diputados señores Aguiló; Alinco; Bertolino; Dittborn; Jiménez; Melero; Recondo y Salaberry.

Con ocasión del debate, el señor **Ministro del Trabajo y Previsión Social** señaló que el Gobierno ha impulsado esta iniciativa bajo la premisa de que no es posible que trabajadores carezcan de una protección laboral adecuada, por el solo hecho de que su actividad presente contornos especialmente particulares con respecto a las hipótesis que plantea el Código del Trabajo en general.

En este sentido, argumentó, se está frente a una actividad de contornos técnicos especiales; pues se trata de un trabajo que no puede adaptarse a los límites regulares del Código del Trabajo, especialmente en cuanto a la jornada diaria y semanal ya que los servicios a bordo de las aeronaves comerciales traspasan estos límites y aún los husos horarios de diferentes países. Por ejemplo, señaló, cabría preguntarse cual es la jornada diaria de un trabajador de un vuelo que se inicia en Santiago a las 14:00 horas con destino a Madrid y llega a las 12:00 a su destino, considerando un desfase de 5 horas y media entre el huso de origen y el de destino.

Subrayó que otra norma de interés, es la que señala el límite de ocho horas como máximo que los pilotos pueden estar al mando de los controles de la nave, sin perjuicio de que el ente regulador de la seguridad (DGAC) pueda determinar un número menor de horas. Este límite, manifestó se aplica tanto a la jornada ordinaria como a la especial.

Asimismo, planteó, que esta actividad genera un desgaste físico relevante; los trabajadores que laboran en este sector se ven enfrentados a exigencias físicas mayores que otros sectores, especialmente en el ámbito de las enfermedades profesionales, ligadas con problemas linfáticos, auditivos y de presión arterial crónica. Por ello la correlación entre jornada de trabajo y descanso se encuentra determinada por la posibilidad de recuperar satisfactoriamente la salud en un espacio de tiempo suficiente para ello.

Hoy, agregó, la falta de regulación adecuada provoca excesivas facultades unilaterales del empleador. De esta forma, periódicamente los operadores del sector han enfrentado conflictos severos con sus trabajadores.

En este sentido, manifestó que el proyecto combina virtuosamente protección laboral con flexibilidad para una actividad especialmente sensible a cambios comerciales. La idea estructural, señaló, es garantizar mínimos aceptables para el trabajador, permitiendo que se mejoren los estándares de la condición de trabajo a través de la negociación.

Las regulaciones propuestas, a su juicio, hacen viable la actividad también desde la perspectiva de los costos de las empresas y de los derechos de los trabajadores, permitiendo dar certezas sobre el cumplimiento laboral, pero sin afectar el desarrollo dinámico. Se establecen, en este sentido, las posibilidades para buscar espacios de negociación de beneficio común, aprovechando las oportunidades comerciales del negocio, pero estableciendo mecanismos de retribución a los trabajadores sobre la base de dichas oportunidades.

Agregó que en este sector económico, existe una gran heterogeneidad de perfil de trabajadores. En efecto, señaló, los trabajadores de este sector tienen perfiles diversos: solteros y casados, de rango etáreo entre 23 y 50 años, con especialidad profesional (tripulantes de vuelo –pilotos-) y muchas veces sin ella en el caso de los Tripulantes de Cabina. Existe un alto nivel de organización colectiva entre los trabajadores y un esquema

permanente de negociación, el cual ha sido recogido como un activo importante por el proyecto y sus normas.

Asimismo, señaló que el proyecto se encuentra estructurado sobre la base de un conjunto garantizado de derechos, sobre los cuales las partes pueden negociar mejoramientos; como por ejemplo, el cambio de los roles de vuelo que es una facultad del empleador y que tiene como límites la programación de días libres y el pago sobre el número original de horas de vuelo, pero que nada impide que adicionalmente se negocien otras compensaciones al respecto.

Finalmente, el señor Ministro explicó a la Comisión que las regulaciones propuestas fueron producto de un trabajo tripartito entre el Ministerio del Trabajo junto a las organizaciones sindicales del sector y las empresas, en un trabajo de 5 meses en el que participaron SKY, Lan Cargo, Lan Express, Lan Chile, Sindicatos de Pilotos y Sindicatos de Tripulantes de Cabina de todos ellos y de American Airlines.

A las sesiones de la Comisión asistió, además, el señor Presidente del Directorio de Lan Chile S. A., don **Jorge Awad**, quien, además de dejar una minuta con los planteamientos de su empresa, manifestó que el desafío de conciliar las posiciones de los actores involucrados en el proyecto no fue una tarea fácil, ya que por un lado estaban los intereses de las tripulaciones de mando y cabina en orden a obtener mejoras en la jornada de trabajo y descanso laboral, y por el otro la necesidad de la industria de velar por su competitividad en un mercado global.

Agregó que la mayoría de la fuerza laboral de Lan Chile se encuentra precisamente en nuestro país, no obstante generar la mayor parte de sus ganancias en el extranjero, y que en ese escenario cumplen un rol social de importancia, conectan a Chile con el mundo; su modelo de negocios permite movilizar un número creciente de chilenos, y generan empleo para alrededor de once mil chilenos en doce regiones del país.

Finalizó señalando que están de acuerdo con la totalidad del contenido de la iniciativa, producto del trabajo mancomunado de los sindicatos, las empresas y el Ejecutivo.

Por su parte, la señora **Arlette Gay**, Presidenta del Sindicato de Tripulantes de Cabina de Lan Chile S. A., señaló que mediante esta iniciativa sus representados, y en general los trabajadores de la industria, accedían, en términos reales, a los derechos y límites que la normativa laboral nacional dispone para las y los trabajadores del país, y que en ese sentido ella no importa una situación privilegiada en comparación con el resto de la fuerza laboral, sino que, por el contrario, reconociendo las particularidades de sus labores la iniciativa las recoge y dispone una regulación especialísima en orden a garantizarle estándares adecuados de protección.

Asimismo, valoró el trabajo conjunto realizado con los representantes de las empresas, los trabajadores y el Gobierno.

Por su parte, don Ian Steiger, representante del Sindicato de Pilotos de Lan Express, señaló que junto con celebrar el nivel de acuerdo tripartito alcanzado por esta iniciativa, los pilotos han seguido con especial interés el perfeccionamiento de las normas relativas al cambio de roles de vuelo y las compensaciones asociadas a ellos, así como el límite de ocho horas que el proyecto señala para pilotos al mando de los controles de la nave, y que, como se señaló anteriormente, por el Ejecutivo, ello rige tanto para la jornada ordinaria como para la especial.

Finalmente los señores Diputados, concordaron unánimemente, en que no resulta recurrente el análisis de iniciativas de ley que logren conciliar los intereses de trabajadores y empresarios, por lo que más allá del contenido normativo del proyecto, valoran y reconocen los esfuerzos realizados, como también la participación del Gobierno en participar y recoger en un proyecto de ley tales acuerdos.

En ese esquema subrayaron la importancia de contar con sindicatos maduros, fuertes, con real representación de sus asociados,

motivados por claros intereses gremiales y el respeto y reconocimiento de los empleadores.

Respecto a las normas propuestas, manifestaron su parecer conforme con el contenido de la iniciativa, ya que se hace cargo de modo práctico de las singularidades de una industria cuyo desarrollo requiere de un tratamiento laboral flexible y moderno, especialmente sensible a cambios comerciales y económicos.

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, 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 9 de diciembre del presente año, por la unanimidad de los diez parlamentarios presente en ella. Concurrieron con su voto las Diputadas señoras Goic, doña Carolina y Muñoz, doña Adriana, y los Diputados señores Aguiló; Alinco; Bertolino; Dittborn; Jiménez; Melero; Recondo y Salaberry. El texto sometido a votación es el siguiente:

“ARTÍCULO ÚNICO.- Agrégase el siguiente Capítulo VII en el Título II del LIBRO I del Código del Trabajo:

“Capítulo VII

Del Contrato de Tripulantes de Vuelo y de Tripulantes de Cabina de Aeronaves Comerciales de Pasajeros y Carga

Artículo 152 ter.- Las normas del presente Capítulo, se aplicarán al personal tripulante de vuelo y de cabina de las empresas que presten servicios de transporte de pasajeros o carga, sin perjuicio de su sujeción a normas de seguridad en los vuelos, diferentes a las impartidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Asimismo, les serán aplicables todas las normas del presente Código, en tanto no sean incompatibles o contradictorias con las normas de este Capítulo.

Artículo 152 ter A.- Para efectos del presente Capítulo, se entenderá por:

a) Tripulación de Vuelo: Son aquellos trabajadores poseedores de licencia que permita asignarles obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el tiempo de vuelo. No perderá su condición laboral de tripulante de vuelo, el trabajador que, contratado como tal, le sean asignadas funciones en tierra. En caso de que la mantención de la respectiva licencia requiera un número mínimo de horas de vuelo, el empleador

estará obligado a planificar los Roles de Vuelo de tal forma que se cumpla a lo menos con dichas horas;

b) Tripulación de Cabina: Son aquellos trabajadores que, contando con su respectiva licencia, participan de las labores de servicio y atención de pasajeros, así como del cuidado y seguridad de las personas o cosas que se transporten en la aeronave. No perderá su condición laboral de tripulante de cabina, el trabajador que contratado como tal, le sean asignadas funciones en tierra;

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

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;

d) Período de Servicio: Es el tiempo correspondiente a cualquier actividad asignada por el Operador a un tripulante, ajena al vuelo mismo;

e) Tiempo de Vuelo: Tiempo total transcurrido desde que el avión inicia su movimiento con el propósito de despegar, hasta que se detiene completamente al finalizar el vuelo, y

f) Rol de Vuelo: Es el instrumento de planificación de vuelos que corresponde a la jornada en turnos de trabajo de los tripulantes, y que cumple las funciones señaladas en el numeral 5 del artículo 10 del presente Código.

Artículo 152 ter B.- La jornada mensual de trabajo de los tripulantes de vuelo y de cabina podrá ser ordinaria o especial, en su caso.

Artículo 152 ter C.- El empleador o el operador, en su caso, deberá entregar con una anticipación de a lo menos cinco días el Rol de Vuelo que registrará la jornada de los trabajadores durante el mes siguiente. El empleador podrá modificar, por cualquier causa, dicho Rol de Vuelo dentro de su período de vigencia, en tanto no se afecten con ello los días libres programados del trabajador.

Si el cambio de un Rol de Vuelo implica un número menor de horas de vuelo, el trabajador tendrá derecho a que se le remunere en conformidad a las horas originalmente programadas; si implica un número superior de horas de vuelo, éstas deberán ser pagadas en su totalidad. Esta norma se aplicará sólo a los trabajadores cuyas remuneraciones se calculan total o parcialmente sobre la base de horas efectivas de vuelo.

Si en caso de fuerza mayor o caso fortuito los días libres programados fueran afectados estando el trabajador fuera de su lugar de residencia, estos deberán ser compensados de común acuerdo.

No será considerado cambio de Rol de Vuelo aquella alteración producto de la solicitud del propio trabajador.

Artículo 152 ter D.- 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 metereológicas, 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 Minimun Equipment List (MEL), 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.

Las horas que por estas circunstancias extiendan la jornada ordinaria, deberán ser pagadas a lo menos con el recargo señalado en el artículo 32 de este Código.

Los sistemas de descanso compensatorio después de servicios de vuelo en la jornada ordinaria, serán los siguientes:

Tripulantes de Vuelo

Período de Servicio de Vuelo	Horas de Descanso
7	10
8	12
9	13
10	14
11	15
12	15

Tripulantes de Cabina

Período de Servicio de Vuelo	Horas de Descanso
7	10
8	11
9	12
10	13
11	14
12	15

Con todo, si un Período de Servicio de Vuelo se desarrolla en siete horas o menos, no se podrá llevar a cabo otro vuelo dentro de las veinticuatro horas de iniciado el primero, salvo que entre el inicio del primero y el término del segundo no se excedan las doce horas.

Si la jornada ordinaria se desarrolla en tierra, sólo en labores relativas a Período de Servicio, la jornada diaria no podrá superar las ocho horas continuas, imputándose este período al límite mensual señalado en el inciso primero, y para iniciar un Período de Servicio de Vuelo, deberá mediar previamente un descanso mínimo de once horas. Si las labores en tierra se extienden por un mes calendario, el promedio de horas ordinarias efectivas trabajadas no podrá exceder de cuarenta y cinco semanales.

Artículo 152 ter E.- Toda prestación de servicios en tierra que no se encuentre comprendida en las labores propias del Período de Servicio de Vuelo, será considerada como Período de Servicio y deberá ser remunerada conforme al promedio correspondiente a los tres últimos meses de la remuneración del trabajador. Esta norma se aplicará sólo a los trabajadores cuyas remuneraciones se calculan total o parcialmente sobre la base de horas efectivas de vuelo.

Asimismo, sin perjuicio de los viáticos y traslados que el empleador deba proveer para la prestación de servicios en tierra, pero en el extranjero, con motivo de la realización de eventos tales como ferias, promociones o congresos, el trabajador tendrá derecho a que ese período sea remunerado en la forma señalada en el inciso anterior.

Artículo 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 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.

Artículo 152 ter G.- A los Tripulantes de Vuelo, cuando sean relevados de sus funciones en los controles de vuelo, deberá otorgárseles reposo a bordo con el objeto de no sobrepasar los límites establecidos para el Tiempo de Vuelo y Período de Servicio de Vuelo que, por razones de seguridad, imparta la Dirección General de Aeronáutica Civil. Los Tripulantes de Vuelo no podrán estar al mando de los controles por más de ocho horas, continuas o discontinuas, dentro de un Período de Servicio de Vuelo, sin perjuicio de que la Dirección de Aeronáutica Civil establezca un número inferior de horas.

Los períodos de descanso después de una jornada especial se regirán por la siguiente Tabla:

Tripulantes de Vuelo	
Período de Servicio de Vuelo	Horas de Descanso

12	15
13	16
14	17
15	17
16	18
17	19
18	20
19	22
20	24

Tripulantes de Cabina

Período de Servicio de Vuelo	Horas de Descanso
12	15
13	16
14	17
15	18
16	19
17	20
18	21
19	22
20	24

Artículo 152 ter H.- En ningún caso, la distribución de la jornada ordinaria y especial podrá implicar que mensualmente el trabajador permanezca más de dieciocho noches fuera de su lugar de residencia, salvo el caso de comisiones especiales u ocasionales en el extranjero.

Si las labores de un tripulante se desarrollan por espacio de hasta cinco días continuos, tendrá derecho a un descanso mínimo de dos días. Asimismo, tendrá derecho a un descanso de cuatro días en caso de que las labores se desarrollen por espacio de seis y hasta diez días en forma

continua. Con todo, ningún trabajador podrá prestar servicios por más de diez días en forma continuada.

Excepcionalmente, no será aplicable lo dispuesto en el inciso anterior, a los trabajadores que tengan pactadas en sus contratos de trabajo cláusulas que determinen su libertad de elegir mensualmente la distribución de sus Roles de Vuelo y con ello la distribución de días de trabajo y de descanso.

Artículo 152 ter I.- El empleador podrá establecer turnos de llamada o período de retén, por el cual el trabajador estará obligado a encontrarse disponible para un vuelo en caso de que deba reemplazar a otro miembro de la tripulación o se presente una emergencia similar. Dicho período no podrá exceder de doce horas continuas ni ser consecutivo con otro, y no podrá establecerse dentro del período de descanso. El período de retén deberá ser compensado, de común acuerdo entre las partes o bien por acuerdo colectivo, salvo que se encuentre expresamente incluido en la remuneración del trabajador.

Artículo 152 ter J.- Tanto en la jornada ordinaria, como en la jornada especial, o en el período de retén, no procederá pactar horas extraordinarias. Esta limitación no regirá para los tripulantes de cabina y de vuelo cuando desarrollen sus labores en tierra.

Asimismo, los días de descanso y las horas de retén, no podrán imputarse al feriado anual del trabajador ni aun con consentimiento de éste.

Artículo 152 ter K.- Los trabajadores cuyos contratos se rigen por el presente Capítulo, gozarán del derecho a descanso dominical, bajo la modalidad que se señala en el inciso siguiente.

El trabajador tendrá derecho, a lo menos por una vez en cada mes calendario, a un descanso de 106 horas, las que deben comprender cuatro días íntegros y consecutivos e incluir días sábado y domingo, en la base

de su residencia habitual. Dichos descansos no podrán iniciarse después de las cero horas del primer día.

Excepcionalmente, no será aplicable lo dispuesto en el inciso anterior, a los trabajadores que tengan pactadas en sus contratos de trabajo cláusulas que determinen su libertad de elegir mensualmente la distribución de sus Roles de Vuelo y con ello la distribución de días de trabajo y de descanso.

Artículo 152 ter L.- Si los Roles de Vuelo implicaren la prestación de servicios durante días feriados, el empleador deberá otorgar los respectivos descansos compensatorios adicionales dentro de los siguientes sesenta días, pudiendo, con todo, acordarse su compensación en dinero, pero con un recargo no inferior al señalado en el artículo 32 del presente Código y sin afectar las disposiciones de seguridad que imparte la Dirección General de Aeronáutica Civil al respecto.

Artículo 152 ter M.- Las trabajadoras cuyos contratos se rijan por este Capítulo, al retomar sus funciones después de hacer uso de su permiso de maternidad, gozarán de los derechos de alimentación en los términos del Título II del LIBRO II de este Código. Para ello, se deberán pactar individual o colectivamente con ocho trabajadoras o más, las condiciones de trabajo que permitan ejercer dichos derechos hasta que el menor cumpla dos años, pudiendo con ello variarse las alternativas que señala el artículo 206 de este Código incluyendo el lapso de una hora consignado en dicha disposición. El empleador podrá hacer extensivas las condiciones pactadas colectivamente a las trabajadoras que se integren a la empresa con posterioridad a dicho acuerdo.

En ningún caso las alternativas que se pacten, en uno u otro evento, podrán implicar una disminución de las remuneraciones de la trabajadora.”.”.

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:

“PROYECTO DE LEY:

“ARTÍCULO ÚNICO.- Agrégase el siguiente Capítulo VII en el Título II del LIBRO I del Código del Trabajo:

“Capítulo VII

Del Contrato de Tripulantes de Vuelo y de Tripulantes de Cabina de Aeronaves Comerciales de Pasajeros y Carga

Artículo 152 ter.- Las normas del presente Capítulo, se aplicarán al personal tripulante de vuelo y de cabina de las empresas que presten servicios de transporte de pasajeros o carga, sin perjuicio de su sujeción a normas de seguridad en los vuelos, diferentes a las impartidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Asimismo, les serán aplicables todas las normas del presente Código, en tanto no sean incompatibles o contradictorias con las normas de este Capítulo.

Artículo 152 ter A.- Para efectos del presente Capítulo, se entenderá por:

a) Tripulación de Vuelo: Son aquellos trabajadores poseedores de licencia que permita asignarles obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el tiempo de vuelo. No perderá su condición laboral de tripulante de vuelo, el trabajador que, contratado como tal, le sean asignadas funciones en tierra. En caso de que la mantención de la respectiva licencia requiera un número mínimo de horas de vuelo, el empleador

estará obligado a planificar los Roles de Vuelo de tal forma que se cumpla a lo menos con dichas horas;

b) Tripulación de Cabina: Son aquellos trabajadores que, contando con su respectiva licencia, participan de las labores de servicio y atención de pasajeros, así como del cuidado y seguridad de las personas o cosas que se transporten en la aeronave. No perderá su condición laboral de tripulante de cabina, el trabajador que contratado como tal, le sean asignadas funciones en tierra;

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

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;

d) Período de Servicio: Es el tiempo correspondiente a cualquier actividad asignada por el Operador a un tripulante, ajena al vuelo mismo;

e) Tiempo de Vuelo: Tiempo total transcurrido desde que el avión inicia su movimiento con el propósito de despegar, hasta que se detiene completamente al finalizar el vuelo, y

f) Rol de Vuelo: Es el instrumento de planificación de vuelos que corresponde a la jornada en turnos de trabajo de los tripulantes, y que cumple las funciones señaladas en el numeral 5 del artículo 10 del presente Código.

Artículo 152 ter B.- La jornada mensual de trabajo de los tripulantes de vuelo y de cabina podrá ser ordinaria o especial, en su caso.

Artículo 152 ter C.- El empleador o el operador, en su caso, deberá entregar con una anticipación de a lo menos cinco días el Rol de Vuelo que registrará la jornada de los trabajadores durante el mes siguiente. El empleador podrá modificar, por cualquier causa, dicho Rol de Vuelo dentro de su período de vigencia, en tanto no se afecten con ello los días libres programados del trabajador.

Si el cambio de un Rol de Vuelo implica un número menor de horas de vuelo, el trabajador tendrá derecho a que se le remunere en conformidad a las horas originalmente programadas; si implica un número superior de horas de vuelo, éstas deberán ser pagadas en su totalidad. Esta norma se aplicará sólo a los trabajadores cuyas remuneraciones se calculan total o parcialmente sobre la base de horas efectivas de vuelo.

Si en caso de fuerza mayor o caso fortuito los días libres programados fueran afectados estando el trabajador fuera de su lugar de residencia, estos deberán ser compensados de común acuerdo.

No será considerado cambio de Rol de Vuelo aquella alteración producto de la solicitud del propio trabajador.

Artículo 152 ter D.- 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 metereológicas, 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 Minimun Equipment List (MEL), 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.

Las horas que por estas circunstancias extiendan la jornada ordinaria, deberán ser pagadas a lo menos con el recargo señalado en el artículo 32 de este Código.

Los sistemas de descanso compensatorio después de servicios de vuelo en la jornada ordinaria, serán los siguientes:

Tripulantes de Vuelo

Período de Servicio de Vuelo	Horas de Descanso
7	10
8	12
9	13
10	14
11	15
12	15

Tripulantes de Cabina

Período de Servicio de Vuelo	Horas de Descanso
7	10
8	11
9	12
10	13
11	14
12	15

Con todo, si un Período de Servicio de Vuelo se desarrolla en siete horas o menos, no se podrá llevar a cabo otro vuelo dentro de las veinticuatro horas de iniciado el primero, salvo que entre el inicio del primero y el término del segundo no se excedan las doce horas.

Si la jornada ordinaria se desarrolla en tierra, sólo en labores relativas a Período de Servicio, la jornada diaria no podrá superar las ocho horas continuas, imputándose este período al límite mensual señalado en el inciso primero, y para iniciar un Período de Servicio de Vuelo, deberá mediar previamente un descanso mínimo de once horas. Si las labores en tierra se extienden por un mes calendario, el promedio de horas ordinarias efectivas trabajadas no podrá exceder de cuarenta y cinco semanales.

Artículo 152 ter E.- Toda prestación de servicios en tierra que no se encuentre comprendida en las labores propias del Período de Servicio de Vuelo, será considerada como Período de Servicio y deberá ser remunerada conforme al promedio correspondiente a los tres últimos meses de la remuneración del trabajador. Esta norma se aplicará sólo a los trabajadores cuyas remuneraciones se calculan total o parcialmente sobre la base de horas efectivas de vuelo.

Asimismo, sin perjuicio de los viáticos y traslados que el empleador deba proveer para la prestación de servicios en tierra, pero en el extranjero, con motivo de la realización de eventos tales como ferias, promociones o congresos, el trabajador tendrá derecho a que ese período sea remunerado en la forma señalada en el inciso anterior.

Artículo 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 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.

Artículo 152 ter G.- A los Tripulantes de Vuelo, cuando sean relevados de sus funciones en los controles de vuelo, deberá otorgárseles reposo a bordo con el objeto de no sobrepasar los límites establecidos para el Tiempo de Vuelo y Período de Servicio de Vuelo que, por razones de seguridad, imparta la Dirección General de Aeronáutica Civil. Los Tripulantes de Vuelo no podrán estar al mando de los controles por más de ocho horas, continuas o discontinuas, dentro de un Período de Servicio de Vuelo, sin perjuicio de que la Dirección de Aeronáutica Civil establezca un número inferior de horas.

Los períodos de descanso después de una jornada especial se regirán por la siguiente Tabla:

Tripulantes de Vuelo

Período de Servicio de Vuelo	Horas de Descanso
12	15
13	16
14	17
15	17
16	18
17	19
18	20
19	22
20	24

Tripulantes de Cabina

Período de Servicio de Vuelo	Horas de Descanso
12	15
13	16
14	17
15	18
16	19
17	20
18	21
19	22
20	24

Artículo 152 ter H.- En ningún caso, la distribución de la jornada ordinaria y especial podrá implicar que mensualmente el trabajador permanezca más de dieciocho noches fuera de su lugar de residencia, salvo el caso de comisiones especiales u ocasionales en el extranjero.

Si las labores de un tripulante se desarrollan por espacio de hasta cinco días continuos, tendrá derecho a un descanso mínimo de dos

días. Asimismo, tendrá derecho a un descanso de cuatro días en caso de que las labores se desarrollen por espacio de seis y hasta diez días en forma continua. Con todo, ningún trabajador podrá prestar servicios por más de diez días en forma continuada.

Excepcionalmente, no será aplicable lo dispuesto en el inciso anterior, a los trabajadores que tengan pactadas en sus contratos de trabajo cláusulas que determinen su libertad de elegir mensualmente la distribución de sus Roles de Vuelo y con ello la distribución de días de trabajo y de descanso.

Artículo 152 ter I.- El empleador podrá establecer turnos de llamada o período de retén, por el cual el trabajador estará obligado a encontrarse disponible para un vuelo en caso de que deba reemplazar a otro miembro de la tripulación o se presente una emergencia similar. Dicho período no podrá exceder de doce horas continuas ni ser consecutivo con otro, y no podrá establecerse dentro del período de descanso. El período de retén deberá ser compensado, de común acuerdo entre las partes o bien por acuerdo colectivo, salvo que se encuentre expresamente incluido en la remuneración del trabajador.

Artículo 152 ter J.- Tanto en la jornada ordinaria, como en la jornada especial, o en el período de retén, no procederá pactar horas extraordinarias. Esta limitación no regirá para los tripulantes de cabina y de vuelo cuando desarrollen sus labores en tierra.

Asimismo, los días de descanso y las horas de retén, no podrán imputarse al feriado anual del trabajador ni aun con consentimiento de éste.

Artículo 152 ter K.- Los trabajadores cuyos contratos se rigen por el presente Capítulo, gozarán del derecho a descanso dominical, bajo la modalidad que se señala en el inciso siguiente.

El trabajador tendrá derecho, a lo menos por una vez en cada mes calendario, a un descanso de 106 horas, las que deben comprender cuatro días íntegros y consecutivos e incluir días sábado y domingo, en la base de su residencia habitual. Dichos descansos no podrán iniciarse después de las cero horas del primer día.

Excepcionalmente, no será aplicable lo dispuesto en el inciso anterior, a los trabajadores que tengan pactadas en sus contratos de trabajo cláusulas que determinen su libertad de elegir mensualmente la distribución de sus Roles de Vuelo y con ello la distribución de días de trabajo y de descanso.

Artículo 152 ter L.- Si los Roles de Vuelo implicaren la prestación de servicios durante días feriados, el empleador deberá otorgar los respectivos descansos compensatorios adicionales dentro de los siguientes sesenta días, pudiendo, con todo, acordarse su compensación en dinero, pero con un recargo no inferior al señalado en el artículo 32 del presente Código y sin afectar las disposiciones de seguridad que imparte la Dirección General de Aeronáutica Civil al respecto.

Artículo 152 ter M.- Las trabajadoras cuyos contratos se rijan por este Capítulo, al retomar sus funciones después de hacer uso de su permiso de maternidad, gozarán de los derechos de alimentación en los términos del Título II del LIBRO II de este Código. Para ello, se deberán pactar individual o colectivamente con ocho trabajadoras o más, las condiciones de trabajo que permitan ejercer dichos derechos hasta que el menor cumpla dos años, pudiendo con ello variarse las alternativas que señala el artículo 206 de este Código incluyendo el lapso de una hora consignado en dicha disposición. El empleador podrá hacer extensivas las condiciones pactadas colectivamente a las trabajadoras que se integren a la empresa con posterioridad a dicho acuerdo.

En ningún caso las alternativas que se pacten, en uno u otro evento, podrán implicar una disminución de las remuneraciones de la trabajadora.”.”.

SE DESIGNO DIPUTADO INFORMANTE A DON SERGIO AGUILÓ MELO.

SALA DE LA COMISION, a 9 de diciembre de 2008.

Acordado en sesiones de 2 y 9 de diciembre del presente año, con asistencia de las Diputadas señoras Goic, doña Carolina y Muñoz, doña Adriana, y de los Diputados señores Aguiló; Alinco; Bertolino; Dittborn; Duarte, en reemplazo del señor Lorenzini; Jiménez; Melero; Meza; Recondo, y Salaberry.

PEDRO N. MUGA RAMÍREZ
Abogado Secretario de la Comisión