BOLETIN N° 8381-13-1

INFORME DE LA COMISION DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL, RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY QUE AGREGA UN NUEVO ARTICULO 25 TER AL CODIGO DEL TRABAJO, ESTABLECIENDO JORNADA DE TRABAJO DE PERSONAL DE FERROCARRILES

HONORABLE CAMARA:

Vuestra **Comisión de Trabajo y Seguridad Social** pasa a informar, en primer trámite reglamentario, sobre el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, iniciado en Moción de las Diputadas señoras **Isasi**, doña Marta; **Muñoz**, doña Adriana, y **Sepúlveda**, doña Alejandra, y de los Diputados señores **Andrade**, don Osvaldo; **De Urresti**, don Alfonso; **Delmastro**, don Roberto; **Jiménez**, don Tucapel; **Saffirio**, don René; **Venegas**, don Mario, y **Vilches**, don Carlos, que agrega un nuevo artículo 25 ter al Código del Trabajo, estableciendo la jornada de trabajo del personal de ferrocarriles, contenido en el Boletín N° 8381-13.

A las sesiones que vuestra Comisión destinó al estudio de la referida iniciativa legal asistieron el señor Ministro del Trabajo y Previsión Social, don Juan Carlos Jobet Eluchans, y el señor asesor legislativo de esa Secretaría de Estado, don Francisco Del Río Correa.

I.- CONSTANCIAS REGLAMENTARIAS PREVIAS.

1.- Origen y urgencia.

La iniciativa tuvo su origen en una Moción de las Diputadas señoras **Isasi**, doña Marta; **Muñoz**, doña Adriana, y **Sepúlveda**, doña Alejandra, y de los Diputados señores **Andrade**, don Osvaldo; **De Urresti**, don Alfonso; **Delmastro**, don Roberto; **Jiménez**, don Tucapel; **Saffirio**, don René; **Venegas**, don Mario, y **Vilches**, don Carlos, que agrega un nuevo artículo 25 ter al Código del Trabajo, estableciendo la jornada de trabajo del personal de ferrocarriles.

2.- Discusión general.

El proyecto fue aprobado, en general, por 5 votos a favor, 0 en contra y ninguna abstención.

(Votaron a favor la señora **Vidal**, doña Ximena, y los Diputados señores **Andrade**, don Osvaldo; **Bertolino**, don Mario; **Saffirio**, don René, y **Salaberry**, don Felipe).

3.- Disposiciones calificadas como normas orgánicas constitucionales o de quórum calificado.

A juicio de vuestra Comisión, el texto del proyecto en informe no contiene normas orgánicas constitucionales o que requieran ser aprobadas con quórum calificado.

4.- Diputado Informante.

La Comisión designó a la señora **Muñoz,** doña Adriana, en tal calidad.

II.- ANTECEDENTES GENERALES.

El proyecto de ley que la Comisión de Trabajo y Seguridad Social somete a vuestro conocimiento tiene por objeto introducir, en el Código del Trabajo, un nuevo artículo 25 ter estableciendo una nueva jornada ordinaria de trabajo del personal que labora a bordo de ferrocarriles tanto de carga como de pasajeros.

1.- Consideraciones preliminares.-

Señalan los autores de la moción en Informe que, actualmente, el Código del Trabajo, en su artículo 28, contempla una jornada ordinaria y jornadas extraordinarias de trabajo, tanto en razón de su extensión como de su distribución. La primera de ellas consiste en una carga laboral de 45 horas semanales que no pueden distribuirse en más de 6 ni en menos de 5 días, ni pueden exceder de 10 horas diarias.

Agregan que las jornadas extraordinarias de trabajo en razón de la distribución permiten a trabajadores y empleadores acomodar la carga laboral de modo de adaptarse de mejor manera a las especiales circunstancias de cada rubro. Así, existen jornadas de este tipo para trabajadores de transporte interurbano, sea de carga o de personas, para los trabajadores de transporte urbano, para los trabajadores agrícolas y la jornada bisemanal de trabajo.

Manifiestan, asimismo, que en el caso de los trabajadores ferroviarios, pese a las especiales circunstancias en que se desarrolla su labor, la ley sólo los contempla en el artículo 25 del Código del Trabajo. En este artículo, añaden, se les establece una jornada de 180 horas mensuales, debiendo tener un descanso mínimo ininterrumpido de 8 horas dentro de cada 24 horas. No se contempla la limitación a la cantidad de horas conducidas ni la obligación de contar con una litera para descanso.

Del mismo modo, exponen que ante la escueta normativa que regula la jornada laboral de los trabajadores ferroviarios, los empleadores y las Inspecciones del Trabajo han interpretado que deben trabajar hasta 12 horas continuas sin derecho a descanso ni alimentación y en condiciones infrahumanas, ya que en muchos casos, el trabajo ferroviario ha sido y puede ser considerado un trabajo pesado. Además, agregan, la antigüedad de las máquinas y la falta de infraestructura adecuada y tan básica como baños, hace que las condiciones en que se desempeñan no sean las óptimas.

Estiman los autores de la moción que lo descrito anteriormente crea situaciones de discriminación para los trabajadores ferroviarios, dejándolos en situaciones de desprotección que los afectan tanto física como emocionalmente, lo que hace necesario establecer una norma clara en materia de jornada laboral que permita mejorar, al menos parcialmente, la situación en que actualmente se encuentran.

2.- Objetivo del Proyecto.-

Señala la moción que el proyecto en análisis tiene por objeto introducir modificaciones al Código del Trabajo, incorporando un nuevo artículo 25 ter con el objeto de establecer una nueva jornada de trabajo para el personal de ferrocarriles.

3.- Contenido del Proyecto.-

La presente iniciativa, que se compone de un artículo único, pretende corregir algunos aspectos relativos a la jornada de trabajo del personal de ferrocarriles que se desempeña a bordo, tanto de trenes de carga como de pasajeros, incorporando un nuevo artículo 25 ter en el Código del Trabajo.

III.- MINUTA DE LAS IDEAS MATRICES O FUNDAMENTALES DEL PROYECTO.

En conformidad con el N° 1 del artículo 287 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 señalar que la idea matriz o fundamental del proyecto tiene por objeto incorporar un nuevo artículo 25 ter en el Código del Trabajo, estableciendo una nueva jornada de trabajo del personal de ferrocarriles

IV.- ARTICULOS CALIFICADOS COMO NORMAS ORGANICAS CONSTITUCIONALES O DE QUORUM CALIFICADO.

En relación con esta materia, a juicio de vuestra Comisión, no existen en el proyecto que se somete a consideración de la Sala normas que revistan el carácter de orgánicas constitucionales ni que requieran ser aprobadas con quórum calificado.

V.- DOCUMENTOS SOLICITADOS Y PERSONAS RECIBIDAS POR LA COMISION.

Vuestra Comisión, además de los representantes del Ejecutivo, señores **Juan Carlos Jobet Eluchans**, Ministro del Trabajo y Previsión Social, don **Francisco Del Río Correa**, Asesor Legislativo de dicha Cartera de Estado, doña **María Cecilia Sánchez Toro**, Directora del Trabajo, recibió al señor **Franco Faccilongo Forno**, Gerente General de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, y a los señores **Carlos Viedma Quintanilla**, Presidente de la Confederación Ferroviaria y **José Bonnin Toro**, Presidente del Sindicato de Trabajadores de Ferrocarriles del Pacífico, acompañado por los señores **Vladimir Barahona Durán**; **Alfredo Hernández Sepúlveda**; **Héctor Orellana Guerra**; **Jaime Jamett Forbes**; **Gonzalo Herrera Iribarra**; **Pedro Salazar Tapia**; **Hernán Salazar Lázaro** y **Mario Orrego Venegas**, todos ellos dirigentes de diversas organizaciones que agrupan a los trabajadores ferroviarios.

VI.- ARTICULOS DEL PROYECTO DESPACHADO POR LA COMISION QUE DEBEN SER CONOCIDOS POR LA COMISION DE HACIENDA.

A juicio de la Comisión, no existen disposiciones que requieran ser conocidas por la Comisión de Hacienda, por no tener incidencia en materia financiera y presupuestaria del Estado.

VII.- DISCUSION GENERAL

El proyecto en informe fue aprobado en general, por vuestra Comisión, en su sesión ordinaria de fecha 27 de agosto del año en curso, con el voto favorable (5) de la Diputada señora **Vidal**, doña Ximena; y de los Diputados señores **Andrade**; **Bertolino**; **Saffirio**, y **Salaberry.**

En el inicio de su discusión general, con fecha **2 de octubre de 2012,** la Comisión recibió al señor **José Bonnin Toro**, Presidente del Sindicato de Trabajadores de Ferrocarriles del Pacífico, acompañado por los señores **Vladimir Barahona Durán**; **Alfredo Hernández Sepúlveda**; **Héctor Orellana Guerra**; **Jaime Jamett Forbes**; **Gonzalo Herrera Iribarra**; **Pedro Salazar Tapia**; **Hernán Salazar Lázaro** y **Mario Orrego Venegas**, quien recordó que en la audiencia que esta Comisión les concedió, en la sesión de fecha 10 de septiembre, denunciaron

que en base al artículo 25 bis del Código del Trabajo, los empleadores han entendido que los trabajadores de ferrocarriles pueden laborar hasta 16 horas al día, lo que se justificaría en la redacción de dicho artículo que señala que dentro de un plazo de 24 horas se deben descansar ocho horas. Agregó que, asimismo, los distintos dictámenes y resoluciones administrativas han fallado en contra de los trabajadores en esta materia basado en dicha redacción, por lo cual manifestó, en principio, su acuerdo con el proyecto en discusión, sin perjuicio de introducirle precisiones que aborden derechamente la situación de sus representados.

Para continuar con el estudio del proyecto, la Comisión recibió en su sesión de fecha **9 de octubre de 2012**, a la señora **Maria Cecilia Sánchez Toro**, Directora del Trabajo, y al señor **Franco Faccilongo Forno**, Gerente General de Empresas de Ferrocarriles del Estado (EFE).

En dicha oportunidad, la señora Directora del Trabajo recordó que la normativa actualmente aplicable (Artículo 25, incisos 1°, 2° y 3° del Código del Trabajo) determina que la jornada de trabajo es de 180 horas mensuales, determinando un descanso mínimo ininterrumpido de ocho horas dentro de cada veinticuatro horas y un descanso de ocho horas en tierra una vez arribado a un terminal después de cumplir en la vía una jornada de ocho o más horas.

Por otra parte, dio cuenta de una serie de oficios y dictámenes de la Dirección del Trabajo en la materia: **Oficio N° 3365, de 30.07.2012:** “1) Respecto del personal de ferrocarriles el legislador ha precisado una jornada ordinaria especial, que alcanza a 180 horas, que se cumple en un período mensual y no semanal y 2) El legislador no ha fijado la duración de la jornada de trabajo diaria, sino que de modo indirecto, al establecer la extensión mínima de los descansos en el mismo lapso.”; **Oficio N° 3540, de 07.09.2011,** que señala que “No resulta jurídicamente procedente autorizar un sistema especial de control de las horas de trabajo para el personal que se desempeña en transporte de pasajeros a bordo de ferrocarriles para la empresa Servicios de Trenes Regionales Terra S.A. por cuanto su implementación no resultaría uniforme para todos aquellos trabajadores que desarrollen la misma actividad.”; **Dictamen N°1860/020, de 20.04.2012:** “El descanso de ocho horas que corresponde a los choferes y auxiliares de la locomoción colectiva interurbana, de servicios interurbanos de transporte de pasajeros y del que se desempeña a bordo de ferrocarriles, debe otorgarse dentro de cada 24 horas y no cada 24 horas.” **Oficio N° 4905, de 15.12.2011:** “La norma del inciso tercero del artículo 25 bis, que otorga descanso luego de cinco horas continuas de conducción, resulta aplicable a los choferes de vehículos de carga terrestre interurbana y no al personal de ferrocarriles.”

Respecto al proyecto de ley en discusión, la Directora del Trabajo señaló que éste se limita a agregar un nuevo artículo 25 ter, sin efectuar modificaciones al actual texto del artículo 25 que establece la duración de la jornada y descansos para los trabajadores que se desempeñan a bordo de ferrocarriles. El citado proyecto contiene una norma

similar a la prevista en el artículo 25 bis, referido al personal de choferes de transporte de carga interurbanos, que establece que la jornada de 180 mensuales no puede distribuirse en menos de 21 días, con la salvedad que en el caso del personal de ferrocarriles fija una jornada diaria de 7,30 horas. Agregó que, al establecer la duración diaria, necesariamente la jornada de 180 horas mensuales se tiene que cumplir en un período de 28 días. (6x1)

Hizo presente, asimismo, que la fijación de una jornada diaria de 7 horas 30 minutos, haría inaplicable el inciso 2° del artículo 25 del Código del Trabajo, que señala que estos trabajadores: "…deberán tener un descanso mínimo ininterrumpido de ocho horas dentro de cada veinticuatro horas", atendido que esta última norma está prevista para los trabajadores que no tienen un límite diario de jornada. De igual manera, dicho límite haría inaplicable la disposición contenida en el inciso 3º del artículo 25 del Código del Trabajo que señala: "Cuando los choferes y auxiliares de la locomoción colectiva interurbana y el personal que se desempeña **a bordo de ferrocarriles** 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."

Por otra parte, señaló que el texto del proyecto establece que los conductores de **trenes de pasajeros** no podrán manejar más de cinco horas continuas, sin fijar la duración del descanso después del período de conducción; no resultando aplicable a su respecto el inciso 4° del artículo 25 del Código del Trabajo, que se refiere únicamente a los choferes de la locomoción colectiva interurbana, respecto de los cuales este descanso es de dos horas.

Finalmente, en el aspecto formal, la señora Sánchez manifestó que debe observarse que en el proyecto se señala "dicha jornada diaria" en circunstancias que anteriormente no existe alusión a ella.

Por su parte, el señor **Faccilongo,** Gerente General de la Empresa de Ferrocarriles del Estado**,** valoró la iniciativa en la medida en que tiene por objeto llenar un vacío importante en relación a la jornada laboral y, en definitiva, mejorar el ambiente en el cual se desempeñan los trabajadores ferroviarios. Sin perjuicio de lo anterior, manifestó que la moción parece considerar que existen distintos tipos de trabajadores ferroviarios, así por ejemplo, el maquinista tiene exigencias de horarios distintos a otros funcionarios, distinción que resulta indispensable para modificar la jornada de descanso de los trabajadores.

Asimismo, manifestó, que la conducción de trenes, a diferencia del tránsito vial, depende de pautas de arrastre que fijan normas estrictas sobre control de tráfico ferroviario. De la misma manera, agregó, el control de tráfico determina o autoriza que un determinado tren entre en movimiento, todo lo cual también debería tenerse presente al momento de modificar la jornada de los trabajadores.

A su vez, precisó que cabe considerar las diferencias existentes entre transporte de pasajeros y transporte de carga. En cuanto a los pasajeros, el señor Faccilongo afirmó que no existe ningún recorrido que regularmente se extienda por más de 5 horas. Por su parte, el transporte de carga puede exceder con creces de las 5 horas; sin embargo, éste necesariamente debe contemplar pausas, precisamente como consecuencia de la estricta regulación en materia de movimiento y transito de los trenes.

Por las particularidades antes señaladas, el señor Faccilongo indicó que resulta importante dar espacio de opinión a todos los actores a fin de que la prisa no compita con la calidad de la nueva regulación sobre la materia.

Frente a las interrogantes de los señores Diputados, el señor Faccilongo reiteró que resulta esencial tomar en cuenta las particularidades señaladas al momento de legislar sobre la materia. Por otra parte indicó que no existiría mayor complejidad en determinar una jornada laboral de 8 horas diarias para los trabajadores del Transporte de pasajeros.

El señor **Del Río**, Asesor Legislativo del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, manifestó que el ejecutivo comparte los fundamentos de la moción parlamentaria presentada, en orden a que los trabajadores que se desempeñan a bordo de ferrocarriles, tanto en el transporte de pasajeros como de carga, no tienen claramente establecidos los límites de su jornada laboral, al ser incluidos en la regulación que contiene actualmente el artículo 25 del Código del Trabajo para determinar la jornada de trabajo y descansos de los trabajadores que se desempeñan en buses interurbanos de pasajeros.

Por otra parte, manifestó, sobre la base de lo expuesto por la señora Directora del Trabajo, que la moción en trámite aún cuando se encamina en el sentido correcto, no satisface enteramente los requerimientos regulatorios sobre la jornada de trabajo de los trabajadores mencionados, ya que mantiene varias contradicciones con la ley actualmente vigente, especialmente en lo referido a que el descanso garantizado cada 24 horas solamente es de 8 horas; ello, es incompatible con una jornada distribuida en 21 días y con límites diarios de 7,5 horas.

Agregó que, asimismo, la propuesta legislativa no da cuenta de varias particularidades que presenta la actividad ferroviaria, las que apuntan a que en la planificación de un servicio ferroviario pueden interferir numerosas circunstancias difíciles de prever, y que alteran la jornada prevista en sus límites; dichas circunstancias se refieren a cruzamiento de trenes, por los cuales un convoy debe esperar el despeje del tráfico en la misma línea, asunto que maneja el administrador de las vías que es EFE, accidentes, y factores climáticos, entre otras.

Al finalizar su intervención, el señor Del Río solicitó a la Comisión postergar la votación de esta moción a fin de presentar una indicación para corregir algunas debilidades técnicas del texto actual, puesto que, en su opinión, la nueva jornada de trabajo planteada por la moción sería

inconsistente con las actuales normas del Código del Trabajo relativas a jornada, lo cual probablemente produciría problemas interpretativos.

Como consecuencia de las exposiciones anteriores, el señor **Salaberry** (Presidente) sugirió formar una subcomisión integrada por los Diputados señores Baltolu, Jiménez y Saffirio y el señor Francisco Del Río, a fin de sostener reuniones con los dirigentes ferroviarios y la empresa, con el objeto de estudiar una nueva propuesta para dar satisfacción a las necesidades de los trabajadores, considerando las particularidades propias de la actividad, lo que fue acogido por la Comisión.

Posteriormente, con fecha **27 de agosto del año en curso**, la Comisión recibió nuevamente al señor **Jaime Bonnin Toro**, Presidente del Sindicato Nacional Ferrocarriles del Pacífico, y al señor **Jaime Jamett Forbes,** Asesor Coordinadora Ferroviaria, quienes reiteraron que la legislación laboral vigente no contempla protección específica para los trabajadores que laboran a bordo de ferrocarriles, a pesar de las condiciones extremas en que se organiza actualmente la jornada de trabajo. Agregaron que los empleadores, realizando una maliciosa interpretación del inciso segundo del artículo 25 del Código del trabajo, hacen laborar a los trabajadores 16 horas en el día (contemplando las 8 horas de descanso), sin ninguna retribución y además poniendo en severo riesgo la seguridad del trabajador y las personas que podrían verse afectadas por accidentes ocasionados por el cansancio debido a las extenuantes jornadas a las que son sometidos los maquinistas de trenes.

Asimismo, recordaron que la Comisión previamente había acordado la creación de una subcomisión que debió dedicarse al estudio de la materia, la que después de varias reuniones logró arribar a una propuesta de modificación de la moción parlamentaria, respecto de la cual sus representados han formulado algunas precisiones a fin de salvaguardar correctamente los derechos laborales de los trabajadores ferroviarios.

Por su parte, las señoras y señores Diputados integrantes de esta instancia legislativa concordaron con la pertinencia de esta iniciativa legal, toda vez que responde a la necesidad de modificar el régimen laboral aplicable a los trabajadores ferroviarios, coincidiendo en que el texto original admite ciertas modificaciones que lo perfeccionen.

Finalmente, en su sesión de fecha **17 de diciembre pasado**, la Comisión recibió, de parte de la subcomisión designada, una propuesta de indicación sustitutiva que permite racionalizar los límites de la jornada de trabajo del personal a bordo de ferrocarriles, la que fue suscrita por los integrantes de esta instancia legislativa presentes en dicha sesión, señoras Muñoz, doña Adriana, y Vidal, doña Ximena, y señores Andrade, Bertolino, Jiménez, Saffirio y Salaberry, de la cual se da cuenta más adelante, y que, en síntesis, propone los siguientes contenidos:

a) Mensualiza la jornada de trabajo del personal que presta servicios a bordo de ferrocarriles, estableciendo un límite de 180 horas ordinarias;

b) Propone que en el caso del transporte de pasajeros, la jornada diaria tenga un límite de siete horas y media, en tanto que tratándose de transporte de carga, se establece un límite de 9 horas dentro de un lapso de veinticuatro horas; se asegura después de la jornada, un descanso mínimo de diez horas continuas;

c) Establece que si un servicio ferroviario es afectado por circunstancias difíciles de prever que retrasen su itinerario y, con ello, se sobrepasen los límites anteriores, las horas en exceso se deben pagar con el mismo recargo que las horas extraordinarias; con todo, si la contingencia implica que el servicio se extienda más allá de la hora 11, el empleador debe proveer una tripulación de reemplazo;

d) Finalmente, se establece que las partes podrán pactar turnos de llamado o espera, los cuales no se imputarán a la jornada mensual, pero deben remunerarse de común acuerdo, con una base mínima equivalente al valor proporcional de la hora correspondiente a 1,5 ingresos mínimos mensuales.

VIII.- SINTESIS DE LAS OPINIONES DISIDENTES AL ACUERDO ADOPTADO EN LA VOTACION EN GENERAL.

No hubo en el seno de vuestra Comisión opiniones disidentes al acuerdo adoptado en la votación en general.

IX.- DISCUSION PARTICULAR.

Vuestra Comisión, en sesión celebrada el día 17 de diciembre del presente año, sometió a discusión particular el proyecto de ley adoptándose los siguientes acuerdos respecto de su texto:

Artículo único.- Agréguese en el D.F.L N° 1 de 2002, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Código del Trabajo, un artículo nuevo del siguiente tenor:

“Artículo 25 ter:- La jornada ordinaria de trabajo del personal que se desempeñará a bordo de ferrocarriles tanto de carga como de pasajeros, no podrá distribuirse en menos de 21 días. Dicha jornada diaria será de 7 horas 30 minutos. En ningún caso el personal de trenes de pasajeros podrá manejar más de 5 horas continuas.".

-- <u>En razón de lo expuesto en la discusión general las señoras Muñoz, doña Adriana, y Vidal, doña Ximena, y los señores Andrade, Bertolino, Jiménez, Saffirio y Salaberry, presentaron indicación para sustituir su artículo único por el siguiente:</u>

<u>Artículo único.-</u> Introdúzcanse las siguientes modificaciones al Código del Trabajo:

1.- Reemplázase en el inciso primero del artículo 25 la frase "de servicios interurbanos de transporte de pasajeros y del que se desempeñe a bordo de ferrocarriles," por la siguiente: "y de servicios interurbanos de transporte de pasajeros,".

2.- Elimínase en el inciso tercero del artículo 25, la expresión "y el personal que se desempeñe a bordo de ferrocarriles".

3.- Incorpórese el siguiente artículo 25 ter nuevo:

"Artículo 25 ter.- La jornada de trabajo y descansos de los trabajadores que se desempeñen como parte de la tripulación a bordo de ferrocarriles, se regirá por las siguientes reglas:

1.- La jornada ordinaria de trabajo no podrá superar las 180 horas mensuales. La jornada diaria no podrán superar las siete horas treinta minutos continuas en el caso del transporte de pasajeros, ni las 9 horas continuas en el caso de transporte de carga, ambos períodos dentro de un lapso de veinticuatro horas.

En el caso de que circunstancias tales como el tiempo de cruzamiento de trenes, accidentes, u otras difíciles de prever y que impliquen interrumpir el servicio ferroviario de pasajeros o de carga, superando los tiempos máximos establecido en el párrafo anterior, el empleador deberá pagar las horas en exceso con el mismo recargo que establece el artículo 32 de este Código. Con todo, si las contingencias descritas implicaren una demora tal que se deban sobrepasar las once horas de trabajo, el empleador deberá proveer una tripulación de relevo para la continuación del servicio.

2.- La programación mensual de los servicios a realizar, deberá ser entregada al trabajador con a lo menos 15 días de anticipación.

3.- Tratándose de trenes de pasajeros, el maquinista no podrá conducir más de cinco horas continuas, tras lo cual tendrá derecho a una hora de descanso imputable a la jornada diaria.

4.- Finalizada la jornada ordinaria diaria el trabajador tendrá derecho a un descanso mínimo de 10 horas continuas, al que se agregará el tiempo necesario para traslado del trabajador al lugar en que pernocte o descanse.

5.- Las partes podrán programar turnos de espera o llamado de hasta siete horas treinta minutos continuas dentro de un lapso de veinticuatro horas para la realización de un servicio; con todo, luego de transcurridas las horas del referido turno, el trabajador tendrá derecho a un descanso mínimo igual al indicado en el numeral 4. Las horas correspondientes a los turnos de llamado, no serán imputables a la jornada mensual, y deberán remunerarse de común acuerdo entre las partes, no pudiendo esta retribución ser inferior al valor de la hora correspondiente a uno y medio ingreso mínimo mensual."

-- Puesta en votación, fue aprobada por la unanimidad de los siete señoras y señores Diputados presentes.

(Votaron a favor las señoras Muñoz, doña Adriana, y Vidal, doña Ximena, y los señores Andrade, Bertolino, Jiménez, Saffirio y Salaberry).

X.- ARTICULOS E INDICACIONES RECHAZADAS O DECLARADAS INADMISIBLES POR LA COMISION.

No existen disposiciones en tal calidad.

Como consecuencia de todo lo expuesto y por las consideraciones que os dará a conocer oportunamente la señora Diputada 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.- Introdúzcanse las siguientes modificaciones al Código del Trabajo:

1.- Reemplázase en el inciso primero del artículo 25 la frase "de servicios interurbanos de transporte de pasajeros y del que se desempeñe a bordo de ferrocarriles," por la siguiente: "y de servicios interurbanos de transporte de pasajeros,".

2.- Elimínase en el inciso tercero del artículo 25, la expresión "y el personal que se desempeñe a bordo de ferrocarriles".

3.- Incorpórese el siguiente artículo 25 ter nuevo:

"Artículo 25 ter.- La jornada de trabajo y descansos de los trabajadores que se desempeñen como parte de la tripulación a bordo de ferrocarriles, se regirá por las siguientes reglas:

1.- La jornada ordinaria de trabajo no podrá superar las 180 horas mensuales. La jornada diaria no podrán superar las siete horas treinta minutos continuas en el caso del transporte de pasajeros, ni las 9 horas continuas en el caso de transporte de carga, ambos períodos dentro de un lapso de veinticuatro horas.

En el caso de que circunstancias tales como el tiempo de cruzamiento de trenes, accidentes, u otras difíciles de prever y que impliquen interrumpir el servicio ferroviario de pasajeros o de carga, superando los tiempos máximos establecido en el párrafo anterior, el empleador deberá pagar las horas en exceso con el mismo recargo que establece el artículo 32 de este Código. Con todo, si las contingencias descritas implicaren una demora tal que se deban sobrepasar las once horas de trabajo, el empleador deberá proveer una tripulación de relevo para la continuación del servicio.

2.- La programación mensual de los servicios a realizar, deberá ser entregada al trabajador con a lo menos 15 días de anticipación.

3.- Tratándose de trenes de pasajeros, el maquinista no podrá conducir más de cinco horas continuas, tras lo cual tendrá derecho a una hora de descanso imputable a la jornada diaria.

4.- Finalizada la jornada ordinaria diaria el trabajador tendrá derecho a un descanso mínimo de 10 horas continuas, al que se agregará el tiempo necesario para traslado del trabajador al lugar en que pernocte o descanse.

5.- Las partes podrán programar turnos de espera o llamado de hasta siete horas treinta minutos continuas dentro de un lapso de veinticuatro horas para la realización de un servicio; con todo, luego de transcurridas las horas del referido turno, el trabajador tendrá derecho a un descanso mínimo igual al indicado en el numeral 4. Las horas correspondientes a los turnos de llamado, no serán imputables a la jornada mensual, y deberán remunerarse de común acuerdo entre las partes, no pudiendo esta retribución ser inferior al valor de la hora correspondiente a uno y medio ingreso mínimo mensual.”

****

SE DESIGNO DIPUTADA INFORMANTE, A DOÑA ADRIANA MUÑOZ D’ÁLBORA.

SALA DE LA COMISION, a 17 de diciembre de 2013.

Acordado en sesiones de fechas 2 y 9 de octubre del año 2012, y 27 de agosto y 17 de diciembre del presente año, con asistencia de las Diputadas señoras Goic, doña Carolina; Muñoz, doña Adriana, Nogueira, doña Claudia, y Vidal, doña Ximena, y de los Diputados señores Andrade; Baltolu, Barros, Bertolino; Jiménez; Monckeberg, don Nicolás; Saffirio; Salaberry y Vilches.

Pedro N. Muga Ramírez
Abogado, Secretario de la Comisión