

SEGUNDO INFORME DE LA COMISIÓN DE TRABAJO Y PREVISIÓN SOCIAL, recaído en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, sobre contrato especial de los tripulantes de vuelo y tripulantes auxiliares de aeronaves comerciales de pasajeros y carga.

BOLETÍN Nº 5.820-13

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Trabajo y Previsión Social tiene el honor de presentaros su segundo informe respecto del proyecto de ley de la referencia, iniciado en un Mensaje de Su Excelencia la señora Presidenta de la República.

A una o más de las sesiones en que la Comisión consideró esta iniciativa de ley asistieron, además de sus miembros, el Ministro del Trabajo y Previsión Social, señor Osvaldo Andrade, acompañado por su asesor legislativo, señor Francisco Del Río, y su asesor jurídico, señor Cristián Pumarino.

Asimismo, concurrió el Gerente de Recursos Humanos de la línea aérea Sky Airline, señor Andrés Alvear.

- - -

Para los efectos de lo dispuesto en el artículo 124 del Reglamento del Senado, se deja constancia de lo siguiente:

- 1.- Artículos que no fueron objeto de indicaciones ni modificaciones: artículo 152 ter A, letra f).
- 2.- Indicaciones aprobadas sin modificaciones: números 7, 12, 17 y 19.
- 3.- Indicaciones aprobadas con modificaciones: números 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 18 y 20.
- 4.- Indicaciones rechazadas: ninguna.
- 5.- Indicaciones retiradas: no hay.
- 6.- Indicaciones declaradas inadmisibles: ninguna.

- - -

Previo al estudio pormenorizado de las indicaciones, y a requerimiento de la Comisión, se recibió la opinión por escrito respecto de las mismas, por parte de las entidades que a continuación se señalan:

- LAN Airlines S.A.
- Sindicato de Tripulantes de Cabina de LAN Airlines – STCLA.
- Sindicato de Tripulantes de Cabina de LAN Express.
- Sindicato de Pilotos LAN Airlines.
- Sindicato de Pilotos LAN Express.
- Sindicato de Pilotos LAN Cargo.
- Sindicato de Pilotos y Tripulantes Sky Service.

Todas ellas, mediante sendas comunicaciones, manifestaron su parecer conforme con las modificaciones propuestas por las indicaciones en referencia, coincidiendo en que, tanto el proyecto de ley en estudio como las enmiendas a considerar, son el producto del arduo y prolongado trabajo en el que intervinieron los representantes del Ejecutivo y de los distintos actores del sector aeronáutico civil. Asimismo, expresaron sus agradecimientos a la Comisión, por la deferencia demostrada al ser consultados acerca de la normativa en cuestión.

Por su parte, la empresa Sky Airline hizo llegar a la Comisión sus observaciones a las indicaciones presentadas y, por intermedio de su Gerente de Recursos Humanos, quien asistió a la primera sesión celebrada, explicó el fundamento de las mismas, especialmente las relativas a las indicaciones números 1, 8 y 16.

En primer lugar, el mencionado representante de Sky Airline se refirió a la indicación número 1, que incorpora al proyecto en informe, un artículo 152 ter, mediante el cual se especifica el ámbito de aplicación de la ley, señalando que las normas de este nuevo Capítulo que se agrega al Código del Trabajo “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.”.

A este respecto, señaló que sería necesario efectuar una corrección de tipo formal, para introducir una coma (,) entre las palabras “vuelos” y “diferentes”. Lo anterior, a fin de mejorar la redacción del texto propuesto y esclarecer que, además de las normas de este Capítulo, deberá respetarse la regulación sobre seguridad de la navegación aérea. Sin esta rectificación, añadió, la palabra “diferentes” aparecería como disonante.

La Comisión resolvió considerar la enmienda propuesta al momento de estudiar en particular la indicación correspondiente.

En segundo término, el personero de Sky Airline se refirió a la indicación número 8, la cual sustituye el artículo 152 ter C, que regula el denominado Rol de Vuelo. Añadió que, al tenor del nuevo inciso segundo de la disposición, si un cambio en el referido Rol de Vuelo implica un número menor de horas de vuelo asignadas, el trabajador tendrá derecho a que se le remunere de conformidad a las horas originalmente programadas y, a la inversa, si dicho cambio deriva en un número superior de horas de vuelo, éstas deberán pagarse en su totalidad. Luego, el mismo precepto agrega que esta norma se aplicará a los trabajadores cuyas remuneraciones se calculen total o parcialmente en base a sus horas efectivas de vuelo.

Sobre el particular, sostuvo que sería necesario dejar expresamente establecido en la ley que el pago adicional por el número superior de horas de vuelo, no dice relación con la remuneración total del trabajador, sino que exclusivamente con la remuneración variable que está sujeta a este ítem, por cuanto la norma no estaría destinada a quienes tienen una remuneración fija. Advirtió que el precepto, tal como está contemplado en la indicación, se limita a señalar que se aplicará a aquellos trabajadores cuyas remuneraciones se calculan total o parcialmente en relación a las horas de vuelo, sin embargo, no establece la base de cálculo para esta remuneración adicional.

El asesor legislativo del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social explicó que esta disposición está concebida respecto de aquellos trabajadores que perciben remuneraciones que se calculan sobre sus horas efectivas de vuelo y, por tanto, no se refiere a aquéllos que tienen una remuneración fija mensual. Por otra parte, subrayó, el cambio del Rol de Vuelo representa una facultad unilateral del empleador que, como contrapartida, tiene una doble limitación: por un lado, las modificaciones no podrán afectar los días libres programados y, por el otro, no podrán menoscabar la remuneración del trabajador, de modo que, si producto del cambio, el número de horas de vuelo es menor al originalmente programado, se pagará por el total de este último, y si, tras el cambio, resulta un número superior de horas, se pagará por la totalidad de las mismas. Ello porque se trata, en verdad, de una modificación en la jornada laboral, pero no en la remuneración a pagar. Ahora bien, aclaró, la base de cálculo para determinar las horas de vuelo y su correlativa remuneración, se establece en el propio contrato de trabajo y en el Reglamento Interno de la empresa y, por tanto, no corresponde que ella quede definida en la ley. Finalmente reiteró que, dentro de este contexto, la norma no es aplicable a quienes no se les paga de conformidad a sus horas efectivas de vuelo, toda vez que dichos trabajadores tienen otro esquema remuneratorio.

El Honorable Senador señor Allamand señaló que, para despejar toda duda al respecto, podría ser pertinente explicitar que esta norma se aplicará “sólo” a los trabajadores cuyas remuneraciones se calculen total o parcialmente sobre la base de las horas efectivas de vuelo. De esta forma, acotó, aunque aparentemente sea redundante, se dejaría claramente establecido que la disposición se refiere únicamente a los trabajadores remunerados conforme a las horas de vuelo. Para tales efectos, propuso agregar en la frase final del inciso segundo en cuestión, el vocablo

“sólo” o “únicamente”, entre las expresiones “se aplicará” y “a los trabajadores.

La Comisión estimó pertinente revisar la modificación reseñada, al estudiar la indicación correspondiente.

Enseguida, el representante de Sky Airline se refirió a la propuesta de la indicación número 16, la cual incide en el artículo 152 ter I, que regula los turnos de llamado o período de retén.

Acotó que dicha norma, en su parte final, dispone que, adicionalmente a la remuneración pactada, el período de retén deberá ser compensado de común acuerdo entre las partes o por acuerdo colectivo. La referida indicación, en tanto, suprime la mención a que este pago se hará en forma adicional a la remuneración pactada.

Sobre este tema, explicó que el turno de llamado corresponde al período en el cual el trabajador debe encontrarse disponible para efectuar un vuelo en caso que deba reemplazar a otro miembro de la tripulación o para enfrentar una emergencia similar. Sin embargo, advirtió, como estos turnos no pueden establecerse dentro del período de descanso, es dable entender que forman parte de la jornada laboral y, conforme a la norma propuesta, deberán ser remunerados, lo cual, según lo demuestra la realidad, no siempre ocurre en la actualidad.

En el caso de la empresa a la que representa, en cambio, los trabajadores perciben una remuneración fija en la que están comprendidos tanto los Períodos de Servicio de Vuelo como los turnos de llamado o períodos de retén, con lo cual se paga al trabajador, mediante un sueldo fijo, por ambos conceptos. Subrayó que, si la norma se mantiene tal como está propuesta, sin hacer una mayor precisión en su texto, se estaría contemplando una compensación económica adicional para estos turnos de llamado, a pesar de que dicha compensación ya se pague en la actualidad.

El asesor legislativo del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social explicó que esta norma está concebida respecto de aquellos operadores que, por uno u otro motivo, no pagan a los trabajadores por concepto de turnos de llamado. Sobre esta materia, indicó que es útil hacer la analogía con los denominados tiempos de espera que se aplican en el transporte de carga terrestre. Para la regulación de estos tiempos de espera, recordó, el legislador determinó que, si bien no corresponden a una jornada de trabajo propiamente tal, no es menos cierto que tampoco permiten el descanso, ya que el trabajador igualmente se mantiene a disposición de su empleador y realiza ciertas funciones, ya sea de cuidado, de vigilancia, o de carga y descarga y, en consecuencia, esas labores ameritaban ser retribuidas económicamente. Sin embargo, como no se trataba de una jornada propia de trabajo, no podía ser compensada del mismo modo que aquélla y, por tanto, se aplicó un sistema especial de remuneración.

En el caso que nos ocupa, enfatizó, la situación es muy parecida, toda vez que, quienes son remunerados conforme a sus horas

efectivas de vuelo, no son retribuidos por los períodos de retén a que están sujetos, salvo que por un acuerdo colectivo así se hubiese convenido. La norma propuesta, en tanto, obliga a remunerar estos turnos de llamado, en los casos en que ello no ocurre en la actualidad. A este respecto, aclaró que, hoy en día, efectivamente hay operadores que sí contemplan en sus contratos de trabajo la respectiva remuneración por este concepto y, en consecuencia, ya estarían dando cumplimiento a la norma en proyecto. Ello sucede, por ejemplo, en el caso de las empresas aéreas que pagan una remuneración fija como contraprestación a un conjunto de obligaciones contempladas en los contratos de trabajo, entre las cuales están cumplir el Período de Servicio de Vuelo, efectuar labores en tierra, realizar la atención de clientes, asistir a los entrenamientos o estar a disposición para turnos de llamado. Por consiguiente, en estos casos, no es que la normativa en comento no se aplique, sino que, muy por el contrario, justamente porque se aplica, podría entenderse que estas empresas desde ya la tienen cumplida.

El Honorable Senador señor Allamand indicó que, si en los hechos es posible distinguir entre quienes ya cumplen esta normativa porque pagan a sus empleados los turnos de llamado, y quienes no remuneran este servicio, sería necesario efectuar una precisión en la norma por cuanto, en su actual redacción, podría interpretarse que todos los operadores estarán obligados a pagar una remuneración adicional por concepto de período de retén, con independencia de que en la actualidad retribuyan económicamente o no este servicio. En consecuencia, acotó, sería importante buscar un texto alternativo que distinga estas situaciones.

El asesor legislativo del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social subrayó que, precisamente por las razones señaladas, la indicación número 16 propone eliminar la frase “Adicionalmente a la remuneración pactada”, para establecer, en forma pura y simple, que el período de retén deberá ser compensado.

El Honorable Senador señor Allamand advirtió que la referida modificación podría no ser suficiente para los efectos pretendidos, porque, no obstante dicha enmienda, igualmente podría generarse la discusión en torno a si los respectivos contratos de trabajo contemplan o no la obligación de cumplir turnos de llamado o períodos de retén, aun cuando establezcan remuneraciones fijas. Esta situación, añadió, podría ser peor aún en el caso de que los contratos de trabajo no consignen explícitamente todas y cada una de las obligaciones que imponen al trabajador. Finalmente, enfatizó que la norma debería ser lo suficientemente clara para explicarse a sí misma, evitando dudas interpretativas.

El asesor legislativo del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social señaló que se buscaría una nueva redacción para este precepto, que permita recoger de la manera más precisa posible las inquietudes precedentemente expresadas, en aras de alcanzar un texto legal claro sobre la materia.

- - -

DISCUSIÓN EN PARTICULAR

A continuación, se efectúa una relación de las indicaciones presentadas al texto aprobado en general por el Honorable Senado -que se transcribe-, y de los acuerdos adoptados a su respecto por vuestra Comisión de Trabajo y Previsión Social.

Artículo único

Incorpora en el Código del Trabajo un nuevo contrato especial, referido a los tripulantes de vuelo y tripulantes auxiliares de aeronaves comerciales de pasajeros y carga. Para tales efectos, agrega en el LIBRO I de dicho Código -sobre el contrato individual de trabajo y la capacitación laboral-, en su Título II -relativo a los contratos especiales-, un Capítulo VII, nuevo, denominado “Del Contrato de Tripulantes de Vuelo y de Tripulantes Auxiliares de Aeronaves Comerciales de Pasajeros y Carga”, comprendiendo los artículos 152 ter A a 152 ter M.

o o o

La indicación número 1, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República, propone agregar, a continuación del epígrafe del Capítulo VII, el siguiente artículo, nuevo:

“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.”.

El asesor legislativo del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social explicó que el objetivo de esta indicación es doble. Por una parte, persigue recalcar el principio de especialidad de las normas que contemplan y regulan este nuevo contrato de trabajo, entendiendo que éstas se aplicarán con preferencia a la normativa laboral general y, subsidiariamente, en lo contemplado por ellas, se aplicarán las disposiciones generales del Código del Trabajo, en tanto no sean incompatibles o contradictorias con aquéllas. Este sistema, acotó, tiene la ventaja de que los trabajadores, aun cuando están sujetos a una regulación especial, igualmente podrán acceder a las protecciones generales del Código del Trabajo, en la medida que ambas normativas sean compatibles. Por otra parte, la indicación esclarece que estas normas se aplicarán a los trabajadores de las líneas aéreas, aun cuando éstas no estén sujetas a la regulación de seguridad en los vuelos emanada de la Dirección General de

Aeronáutica Civil. Tal sería el caso, por ejemplo, de empresas extranjeras que responden a las normas de seguridad aérea impartidas por los organismos especializados de Estados Unidos de América, entre ellas, la compañía American Airlines. Recalcó que, con la actual redacción del proyecto de ley, la nueva normativa podría entenderse aplicable sólo respecto de aquellos operadores sujetos a las normas de seguridad de la Dirección General de Aeronáutica Civil, excluyendo de su alcance a quienes estén normados por otros organismos de seguridad aérea.

La indicación, por tanto, permite aplicar el nuevo estatuto laboral que se instaure, a trabajadores que prestan servicios en empresas cuyas normas de seguridad no son dictadas por la DGAC, pero que tienen contratos de trabajo celebrados conforme a nuestra legislación.

Lo anterior, explicó, resulta necesario toda vez que en el proyecto de ley se contemplan diversas disposiciones que consideran que su aplicación es sin perjuicio de las normas sobre seguridad emanadas de la DGAC. Si no se enmendara el artículo en comento en el sentido propuesto, podría entenderse erradamente que si la aerolínea no responde a las normas de la citada Dirección General, sino que a las de otro organismo internacional, queda excluida de esta normativa laboral, y podría, por esa vía, intentar excepcionarse del cumplimiento de esta ley. Se aclara, entonces, que siempre se aplicará nuestra ley laboral, sin perjuicio de las normas de seguridad pertinentes. Ello, apuntó, da cuenta de la diferenciación que existe entre la seguridad en los vuelos y los temas laborales.

El Honorable Senador señor Allamand advirtió que, a pesar de esta multiplicidad de normas sobre seguridad aérea, la normativa chilena prevalece en el territorio nacional.

El asesor legislativo del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social aclaró que, en todo caso, estos organismos de seguridad aérea, si bien son distintos o pertenecen a países diferentes, dictan normas que están homologadas y que responden a estándares internacionales generalmente aceptados, como por ejemplo, la delimitación del número máximo de horas que se puede estar al mando de los controles de vuelo.

Finalmente, la Comisión compartió los objetivos trazados por la indicación en estudio, y coincidió en la necesidad de incorporar al texto legal la norma propuesta. Asimismo, acordó introducir en el inciso primero de la referida norma, una coma (,) entre las palabras “vuelos” y “diferentes”, al tenor de lo expresado al inicio de este debate.

Por otra parte, la Comisión advirtió que diversas indicaciones posteriores reemplazan en el texto del proyecto de ley, la denominación “tripulantes auxiliares” por “tripulantes de cabina”, razón por la cual estimó pertinente efectuar idéntica modificación en el epígrafe del Capítulo VII que se introduce al Código del Trabajo, a fin de uniformar la terminología a emplear.

- Puesta en votación la indicación número 1, fue aprobada, con enmiendas, por la unanimidad de los miembros

presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Allamand, Kuschel y Muñoz Aburto.

- Con la misma votación consignada precedentemente, la Comisión aprobó la modificación del epígrafe del Capítulo VII en estudio, para reemplazar la denominación “Tripulantes Auxiliares” por “Tripulantes de Cabina”.

O O O

Artículo 152 ter A

Mediante seis literales, establece igual número de definiciones legales, que son propias del nuevo contrato especial que se contempla.

Letra a)

Su texto es el siguiente:

“a) Tripulación de vuelo: Son aquellos trabajadores poseedores de licencia y habilitaciones que permitan 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;”.

La indicación número 2, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República, sugiere eliminar la expresión “y habilitaciones”.

El asesor legislativo del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social explicó que la modificación propuesta por la indicación en estudio se justifica por cuanto, hasta antes del año 1990, los pilotos de vuelo podían ejercer sus funciones en virtud de una licencia o de una habilitación como tales. Sin embargo, en la actualidad, sólo pueden desempeñarse en dicha calidad en mérito de una licencia otorgada al efecto. De ahí, entonces, se hace necesaria esta enmienda al texto del artículo 152 ter A del proyecto de ley.

- Puesta en votación la indicación número 2, fue aprobada, con una enmienda meramente formal, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Allamand, Kuschel y Muñoz Aburto.

Letra b)

Señala literalmente lo que sigue:

“b) Tripulación Auxiliar: Son aquellos trabajadores que participan de las labores de servicio y atención de pasajeros, así como el cuidado y seguridad de las personas o cosas que se transporten en la aeronave. No perderá su condición laboral de tripulante de auxiliar, el trabajador que contratado como tal, le sean asignadas funciones en tierra.”.

La indicación número 3, del Ejecutivo, es para reemplazar la expresión “Tripulación Auxiliar” por “Tripulación de Cabina”, las dos oportunidades en que aparece, y para intercalar, entre la expresión “trabajadores que” y la palabra “participan”, la frase “contando con su respectiva licencia,”.

La Comisión estimó que las enmiendas propuestas por esta indicación resultan coincidentes con las modificaciones formales anteriormente aprobadas, razón por la cual prestó su conformidad a las mismas.

- Por consiguiente, la indicación número 3 fue aprobada, con modificaciones de redacción y otras de carácter formal, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Allamand, Kuschel y Muñoz Aburto.

Letra c)

Prescribe textualmente:

“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 auxiliar 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.”.

Fueron presentadas dos indicaciones respecto de este literal, ambas de Su Excelencia la señora Presidenta de la República.

La indicación número 4, para sustituir la voz “auxiliar” por la expresión “de cabina”.

Tal como en el caso anterior, la Comisión consideró pertinente el cambio propuesto por esta indicación, por ser coincidente con las modificaciones precedentes.

- En consecuencia, la indicación número 4 fue aprobada, con enmiendas de carácter formal, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Allamand, Kuschel y Muñoz Aburto.

La indicación número 5, para agregar a la letra c) en estudio, el siguiente párrafo nuevo:

“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 y ditching, como asimismo traslado en vuelo por conveniencia del operador.”.

El asesor legislativo del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social explicó que la palabra “ditching” es una expresión que, en el lenguaje técnico propio de la navegación aérea, se utiliza para referirse a las prácticas de emergencia en vuelo que no implican necesariamente una evacuación, como por ejemplo, una urgencia médica motivada por el ataque cardíaco que sufre un pasajero. Además, agregó, se trata de entrenamientos que se exigen en esta actividad, entre los requerimientos para obtener las licencias pertinentes.

El Honorable Senador señor Allamand señaló que la norma podría ser más clara si se utiliza una palabra en español para consignar dicha expresión.

El Honorable Senador señor Muñoz Aburto sugirió que, además de la traducción al español, podría agregarse entre paréntesis la palabra “ditching”, a fin de mantener la expresión técnica y para que no queden dudas de que la ley se está refiriendo a ella.

Los restantes miembros presentes de la Comisión estimaron pertinente ambas propuestas y el Ejecutivo comprometió una nueva redacción para esta norma, en el sentido señalado, razón por la cual el pronunciamiento en torno a la indicación en análisis, quedó pendiente.

En la sesión siguiente, el asesor legislativo del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social señaló que este concepto técnico se refiere a la simulación de evacuación en tierra y en mar. Conforme a lo anterior, sugirió consignar en la norma en estudio la oración “prácticas periódicas de evacuación en tierra o en el mar (ditching)”. De esta forma, apuntó, quedarían resueltas las inquietudes expresadas a este respecto.

La Comisión compartió dicha propuesta toda vez que describe con claridad el concepto y, a su vez, hace mención al término de uso técnico.

- De acuerdo a lo anterior, la indicación número 5 fue aprobada, con modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Alvear y señores Allamand, Letelier y Muñoz Aburto.

Letra d)

Dispone literalmente lo que sigue:

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

Vuestra Comisión estimó pertinente aprobar esta letra d), con una enmienda de redacción, en conformidad al artículo 121, inciso final, del Reglamento del Senado.

- La Comisión adoptó dicho acuerdo por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Allamand, Kuschel y Muñoz Aburto.

Letra e)

Establece textualmente lo siguiente:

“e) Tiempo de Vuelo: Es aquella parte del Período de Servicio de Vuelo que corresponde al tiempo efectivo en los controles de vuelo, desde el momento que se pone en marcha el motor, con el objeto de despegar, hasta que se detiene el motor al finalizar el vuelo.”.

La indicación número 6, del Ejecutivo, propone sustituir este literal por el siguiente:

“e) Tiempo de Vuelo: Tiempo total transcurrido desde que el avión comienza a moverse con el propósito de despegar, hasta que se detiene completamente al finalizar el vuelo.”.

El asesor legislativo del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social señaló que la indicación propone reemplazar la definición de Tiempo de Vuelo que contiene el texto aprobado en general, por otra que se ajuste más al concepto técnico que la Dirección General de Aeronáutica Civil contempla al respecto, el que, como tal, resulta más preciso para definir legalmente dicha noción.

El Honorable Senador señor Allamand sugirió reemplazar la frase “comenzar a moverse”, a fin de dar al precepto una redacción más apropiada.

El asesor legislativo del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social enfatizó que lo importante es que la norma consigne que el Tiempo de Vuelo se inicia exactamente desde que el avión se pone en marcha en la losa del aeropuerto para posicionarse en la pista y luego despegar, y no sólo desde que la aeronave empieza a elevarse.

El Honorable Senador señor Muñoz Aburto propuso reemplazar la frase en referencia por “inicia su movimiento”, toda vez que esta nueva oración podría mejorar la redacción, manteniendo la orientación original del precepto.

Los restantes miembros presentes de la Comisión compartieron dicha propuesta.

- En consecuencia, la indicación número 6 fue aprobada, con la modificación reseñada y otra meramente formal, por la

unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Allamand, Kuschel y Muñoz Aburto.

Artículo 152 ter B

Esta norma se refiere a la jornada laboral de los tripulantes. Prescribe textualmente:

“Artículo 152 ter B.- La jornada de trabajo de los tripulantes podrá ser ordinaria, especial, y de retén o turno de llamada.”.

La indicación número 7, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República, es para reemplazar dicho artículo por el siguiente:

“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.”.

El asesor legislativo del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social explicó que esta indicación apunta a ordenar el esquema básico de la jornada laboral de estos trabajadores, consignando que ésta podrá ser ordinaria o especial.

De esta forma, apuntó, se esclarece el texto aprobado en general, el cual adolece de una imprecisión a este respecto, toda vez que contempla como jornada de trabajo el período de retén o turno de llamado, en circunstancias que no es tal y, por tanto, no corresponde que sea remunerado del mismo modo que aquella. Reiteró que la situación de estos turnos de llamado es similar a la de los tiempos de espera que operan en el transporte de carga terrestre. En ambos casos, es pertinente considerar una forma especial de remuneración, porque no responden, en verdad, ni al concepto de jornada laboral ni al de descanso.

La norma propuesta por la indicación, en cambio, complementada por otras disposiciones que se consignan más adelante en el proyecto, establece que en este contrato de trabajo la jornada laboral podrá ser ordinaria o especial, que los cálculos de horas al efecto serán mensuales y que no procederán los pactos de horas extraordinarias.

El Honorable Senador señor Kuschel consultó si estos períodos de retén se desarrollan en Chile o en el extranjero.

El asesor legislativo del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social respondió que esos turnos se cumplen en Chile, toda vez que sólo se ejecutan estando en la base, y ésta, por lo general, se encuentra en Santiago, sin perjuicio de que en nuestro país existen otras bases, como por ejemplo la correspondiente a Isla de Pascua.

- Sometida a votación la indicación número 7, fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Allamand, Kuschel y Muñoz Aburto.

Artículo 152 ter C

Está referido al denominado Rol de Vuelo. Señala textualmente lo que sigue:

“Artículo 152 ter C.- El empleador o el operador, en su caso, deberá entregar mensualmente y con una anticipación de a lo menos cinco días, el Rol de Vuelo a los trabajadores, y el número de veces que éste pueda ser modificado, junto a sus respectivas compensaciones, los que deberán pactarse solamente por acuerdo colectivo entre el empleador y los trabajadores.

Tratándose de empresas de transporte aéreo que no cuenten con más de veinte tripulantes, el empleador podrá acordar individualmente con éstos el número de veces que el Rol de vuelo puede ser modificado y sus compensaciones, siempre que las condiciones del servicio así lo ameriten.

El llamado a un trabajador en el período de retén, para prestar servicios en un vuelo, no será considerado cambio de rol de vuelo.”.

La indicación número 8, del Ejecutivo, propone sustituir este precepto por el siguiente:

“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 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.”.

El asesor legislativo del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social manifestó que el Rol de Vuelo es el instrumento en el cual consta la jornada de trabajo. Agregó que, hasta ahora, dicho Rol no era más que una herramienta operativa de la Dirección General de Aeronáutica Civil, a partir del cual el proyecto de ley consagra un instrumento jurídico cierto del que emanan derechos y obligaciones. Añadió que el Rol Vuelo, al ser constitutivo de la jornada laboral, no podría, teóricamente, ser modificado unilateralmente, sino que sólo por acuerdo de las partes. Sin embargo, la naturaleza de esta actividad implica cambios inesperados o de última hora, razón por la cual las indicaciones se hacen cargo de esa realidad y contemplan la facultad unilateral del empleador para modificar los Roles de Vuelo, pero considerando, al mismo tiempo, dos limitaciones: por una parte, tales modificaciones no podrán afectar los días libres del trabajador, esto es, su período de descanso, y, por la otra, se establece que, en caso que el cambio implique un número menor de horas de vuelo y la remuneración se base en estas últimas, se deberá pagar la cantidad original de horas programadas. Asimismo, si el número de horas se incrementa por el cambio en el Rol de Vuelo, se pagará la totalidad de ellas.

Concluyó recordando que este tema se revisó en forma previa al estudio en particular de las indicaciones y, en esa oportunidad, fue sugerido aclarar el texto de la norma propuesta por la indicación, explicitando que ella se aplicará “sólo” o “únicamente” a los trabajadores cuyas remuneraciones se calculen total o parcialmente sobre la base de horas efectivas de vuelo.

La Comisión concordó con la referida sugerencia, acordando agregar en el inciso segundo de la norma contemplada en la indicación en comento, entre las expresiones “se aplicará” y “a los trabajadores”, la palabra “sólo”.

El Honorable Senador señor Allamand señaló que, para efectos de la historia fidedigna de la ley, es importante dejar constancia de que la palabra “sólo” se agrega para que, a mayor abundamiento, quede claramente establecido que la intención del legislador es que esta norma se aplique exclusivamente a los trabajadores cuyas remuneraciones se calculen en base a las horas efectivas de vuelo y que, por tanto, bajo ninguna circunstancia, se aplicará a aquellos trabajadores cuyas remuneraciones se paguen conforme a un sueldo fijo.

- En consecuencia, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Allamand, Kuschel y Muñoz Aburto, aprobó la indicación número 8, con modificaciones.

Artículo 152 ter D

Regula la jornada ordinaria de trabajo de los tripulantes y auxiliares de vuelo. Su tenor literal es el siguiente:

“Artículo 152 ter D.- La jornada ordinaria de trabajo de los tripulantes de vuelo y auxiliar no excederá de ciento sesenta horas

mensuales, salvo que la DGAC por razones de seguridad decida establecer una jornada menor, y su distribución se efectuará a través de los Roles de Vuelo. En ningún caso, podrán establecerse Roles de Vuelo que signifiquen la prestación de servicios por más de doce horas continuas, sean en labores de periodos de servicio o de servicio de vuelo o bien unas y otras.

Los sistemas de descanso compensatorio después de periodos de servicios y servicios de vuelo, se regirán por la siguiente tabla:

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

Con todo, si el Período de Servicio de Vuelo fuere menos de ocho horas, se podrá considerar la ejecución de otro vuelo en un lapso de veinticuatro horas, siempre y cuando no se exceda las doce horas, incluyendo todo el tiempo transcurrido desde el inicio del primero hasta el término del último.

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 11 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.”.

La indicación número 9, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República, sugiere reemplazar esta norma por la siguiente:

“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 a través 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 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 las veinticuatro 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 11 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.”.

Previo al estudio de esta indicación, el Honorable Senador señor Kuschel manifestó su preocupación por cuanto el proyecto de ley en estudio propone una normativa específica para una actividad que, en nuestro país, alcanza a muy pocas empresas, las que, en todo caso, han sido muy exitosas tanto en el ámbito nacional como en el internacional. Consultó, entonces, si esta regulación es similar a las que se contemplan en esta materia en el derecho comparado, toda vez que la nueva normativa aquí

en análisis podría estar instaurando una traba superior a la que puedan tener las legislaciones laborales de otros países para el desarrollo de esta actividad.

El Honorable Senador señor Allamand señaló que la misma aprensión se hizo presente cuando se inició el estudio de este proyecto de ley, precisamente a raíz del grado de especificidad que revelan las normas propuestas. Sin embargo, añadió, tras escuchar a los representantes de los distintos actores que operan en el ámbito de la aeronáutica civil, tanto del sector empresarial como del de los trabajadores, fue posible constatar que esta regulación es producto del trabajo mancomunado, desarrollado durante varios años entre tales actores y el Ejecutivo, y, por tanto, reflejaría las aspiraciones de la industria en esta materia, ya que sus personeros han manifestado explícitamente que éste sería el marco legal que les permitiría funcionar adecuadamente desde una perspectiva laboral.

El Honorable Senador señor Kuschel señaló que su preocupación surge por el nivel de dificultad que se observa en la normativa en cuestión, la que, siendo tan específica y compleja, podría constituir un verdadero obstáculo para el ejercicio de esta actividad, lo cual finalmente podría inhibir la participación de nuevos agentes en un mercado que, si bien podría ser atractivo para los inversionistas, deje de serlo en atención a la complejidad de las normas que lo regulan. Ello, a la postre, podría incidir negativamente en la competencia, anulándola casi por completo al interior de la industria y entorpeciendo el acceso a una actividad económica que, aunque interesante, resultaría impermeable, favoreciendo más bien a quienes ya intervienen en ella y no así a quienes deseen ingresar a la misma.

Agregó que es necesario dejar un espacio para que aparezcan nuevos operadores, quienes no deben sentirse inhibidos por la complejidad regulatoria del sector, la cual tiene diversas manifestaciones, porque si bien aquí se revisa la normativa laboral, también hay que considerar las regulaciones técnicas y administrativas propias de la industria. Señaló que, sin perjuicio de la necesidad de ajustar o actualizar nuestra legislación laboral, ello no puede derivar en la generación de un marco confuso o de condiciones estrechas que, finalmente, en lugar de favorecer, sólo obstaculicen el desarrollo de esta actividad.

El asesor legislativo del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social señaló que la regulación propuesta, si bien parece muy compleja y específica, tiene su fundamento en la necesidad de consagrar una normativa laboral que se ajuste a los requerimientos propios de la aeronavegación, que es una actividad muy singular y a la cual, por tanto, no le resultan aplicables en forma pura y simple las normas generales contempladas en el Código del Trabajo, lo que deriva en una situación de desprotección de los trabajadores que se desempeñan en dicho ámbito. Sin embargo, advirtió, tras años de análisis y negociación, es posible sostener que el consenso alcanzado con los distintos operadores del sector, ha tenido en consideración, por una parte, la necesidad de no encarecer los costos laborales por sobre los que registran compañías aéreas extranjeras que

operan en nuestro país y, por la otra, se ha tenido en cuenta la necesidad de no generar una regulación excesivamente complicada y engorrosa. Ambas preocupaciones surgieron por cuanto se estimó de la mayor importancia no elevar los costos laborales asociados a la contratación de las tripulaciones, evitando que el contrato de trabajadores extranjeros sea más barato o ventajoso que el de los tripulantes nacionales. Ello permitiría a estos últimos, efectuar vuelos de largo alcance sin ser reemplazados, durante una escala, por trabajadores contratados, por ejemplo, en un país vecino.

El Honorable Senador señor Kuschel apuntó que, según lo que tenía entendido, es usual que las compañías aéreas chilenas contraten pilotos extranjeros, lo cual induce a concluir que las condiciones laborales que aquí se les ofrecen superan largamente a las que tenían en sus países de origen.

El asesor legislativo del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social señaló que, según lo manifestado por las aerolíneas nacionales, en la actualidad el problema a este respecto se ha producido precisamente a la inversa, esto es, los tripulantes chilenos han emigrado al extranjero atraídos por contratos de trabajo más favorables, lo que ha generado una verdadera escasez de pilotos, situación que se agrava por la falta de instituciones de formación en navegación aérea para la instrucción de nuevos profesionales.

Enseguida, la Comisión reanudó el análisis de la indicación número 9.

El asesor legislativo del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social explicó que esta indicación aborda la jornada de trabajo y el descanso correlativo. Preciso que, al tenor de la norma propuesta por la indicación en estudio, la jornada laboral de estos trabajadores es mensual, no pudiendo exceder de 160 horas al mes. Ello difiere del sistema general donde la jornada es semanal, con una extensión máxima de 45 horas a la semana. Lo anterior, por cuanto, según se expuso durante la discusión en general, a estos trabajadores no les resulta aplicable la jornada diaria de 8 horas ni la semanal de 45 horas, atendidas las características propias de esta actividad. En ella, por ejemplo, es común que el desarrollo de las funciones de aeronavegación sobrepasen de un día para otro, sin embargo, obviamente el avión no podría detenerse por estar cumplida la jornada diaria. Es decir, se trata de una actividad cuyas particularidades obligan a establecer un sistema distinto de jornada laboral.

Dentro de este esquema mensualizado, la jornada ordinaria de trabajo no podrá superar las 12 horas continuas de labores. La jornada especial, en tanto, según se verá más adelante, será aquella que se desarrolle por más de 12 horas para alcanzar destinos más lejanos, no pudiendo exceder en caso alguno de 20 horas en un lapso de 24 horas. Sobre el particular, hizo presente, además, que el Período de Servicio de Vuelo (PSV) es el elemento ordenador a este respecto, toda vez que se trata del tiempo durante el cual los tripulantes -de vuelo y de cabina- realizan, fundamentalmente, sus funciones de aeronavegación.

En el mismo orden de ideas, enfatizó que en este contrato especial de trabajo, no cabe la posibilidad de pactar horas extraordinarias. Lo anterior, se explica por cuanto las características de esta actividad no encuadran con el esquema de jornadas ordinaria y extraordinaria que contempla el régimen general del Código del Trabajo. De ahí, precisamente, es que se consagra que la jornada laboral a la que se ceñirán estos trabajadores podrá ser ordinaria o especial, excluyendo la jornada extraordinaria.

Ahora bien, acotó, aun cuando se consagra un sistema distinto para el cómputo de jornada, la indicación en análisis, además, establece algunas excepciones al mismo.

En primer término, se contempla la posibilidad de extender la jornada ordinaria hasta por 14 horas, en virtud de contingencias imprevistas, como por ejemplo un cambio de las condiciones meteorológicas, emergencias médicas o necesidades de mantenimiento de la aeronave. En tal evento, las horas en que por tales motivos se prolongue la jornada ordinaria, deberán ser pagadas, a lo menos, con el recargo del 50% que el Código del Trabajo dispone para la compensación de las horas extraordinarias, es decir, sin serlo, se pagan como tales. Acotó que el límite de las referidas 14 horas se estableció en razón de que, según como opera esta industria, tras cumplir 14 horas de trabajo con motivo de estas circunstancias excepcionales, se inicia, en verdad, un nuevo Período de Servicio de Vuelo.

Por otra parte, también se contempla el caso de que el trabajador cumpla sus labores tanto en tierra como en vuelo. En esa eventualidad, si los servicios en tierra se extienden por un período de 7 o más días en el mes calendario, se establece que la jornada mensual no podrá superar las 180 horas ordinarias, con lo cual se vuelve al régimen general de jornada laboral, donde el límite diario es de 8 horas, el semanal es de 45 horas y el mensual alcanza las referidas 180 horas.

Enseguida, la indicación en estudio se refiere a lo que se podría denominar “turnos cortados”. Se trata de una práctica consistente en establecer diferentes Períodos de Servicio de Vuelo (PSV), en un mismo día, pero extremadamente distanciados en el tiempo para su ejecución. Así por ejemplo, acotó, se impone un Período de Servicio de Vuelo de dos o tres horas de duración para desarrollarse muy temprano en la mañana, y otro posterior, igualmente breve, pero para ejecutarse muy tarde en la noche. En el lapso intermedio, es imposible para el trabajador disponer en modo alguno de ese tiempo, porque ello es incompatible con cualquier actividad personal, familiar o social, e incluso, no es compatible siquiera con la posibilidad de descansar. Consiste, incluso, en una práctica que la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) ha señalado que es necesario erradicar y, en ese sentido, la disposición propuesta viene a corregir esta distorsión del sistema, estableciendo como norma de resguardo que no se podrán asignar dos Períodos de Servicio de Vuelo dentro de un lapso de 24 horas, salvo que entre el inicio del primero y el término del segundo no medie un tiempo superior a 12 horas. Es decir, dentro de 24 horas, se podrán designar varios Períodos de Servicio de Vuelo, de

diferentes tiempos de duración, pero siempre que todos ellos se ejecuten en un lapso no superior a 12 horas, que es la extensión que correspondería a una jornada ordinaria de trabajo. En consecuencia, la norma proporciona un mecanismo de ajuste a este respecto.

Luego, la disposición contenida en la indicación en comento establece que si la jornada ordinaria se desarrolla en tierra durante todo el mes calendario, regirá la jornada ordinaria general de 45 horas semanales, con un límite de 8 horas diarias. Añadió que, conforme a un precepto posterior -el artículo 152 ter J-, en tal caso estará permitido, además, el pacto de horas extraordinarias.

Finalmente, el artículo propuesto se refiere a la correlación entre las horas de vuelo y las horas de descanso, estableciendo al efecto una tabla progresiva, tanto respecto de tripulantes de vuelo como de cabina. Advirtió que, si bien entre unos y otros se observa una leve diferencia en las horas destinadas a vuelo y descanso, la nueva tabla que se sugiere reproduce exactamente los instructivos de la Dirección General de Aeronáutica Civil sobre la materia, los cuales se sustentan en consideraciones relativas a la recuperación fisiológica, lo que a su vez tiene incidencia en la seguridad en los vuelos.

- Puesta en votación la indicación número 9, fue aprobada, con modificaciones formales, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Allamand, Kuschel y Muñoz Aburto.

Artículo 152 ter E

Esta norma se ocupa del denominado Período de Servicio y a su forma de remuneración.

Su texto señala:

“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.

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.”.

La indicación número 10, del Ejecutivo, es para intercalar, entre la palabra “remuneración” y la expresión “del trabajador”, el término “variable”.

El asesor legislativo del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social explicó que, conforme a la manera en que se desarrolla

esta actividad en la actualidad, algunos operadores asignan las remuneraciones solamente en base a las horas efectivas de vuelo, y otros, en tanto, contemplan entre las obligaciones laborales, además de los servicios en vuelo, algunas otras funciones que se cumplen en tierra. Hasta el día de hoy, en este último caso, la situación remuneratoria de los tripulantes no está clara, ya que no siempre son remunerados por este trabajo en tierra, o lo son en forma muy precaria o, en el mejor de los casos, cuentan con un pacto colectivo sobre la materia. El proyecto de ley, en cambio, resuelve esta incertidumbre, estableciendo que, cuando las labores se realicen en tierra y las remuneraciones del trabajador sean variables, esos servicios también deberán compensarse económicamente, lo cual se hará sobre la base del promedio de los tres últimos meses de la remuneración del trabajador. La indicación en análisis, por su parte, acota que dicho promedio se calculará respecto de la remuneración variable del trabajador.

El Honorable Senador señor Allamand consultó al representante del Ejecutivo sobre el alcance específico de agregar la expresión “variable” a la norma en comento, como lo propone la indicación número 10.

El asesor legislativo del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social respondió que al incorporar la palabra “variable” quedaría claramente establecido que el pago de estas actividades que se realizan en tierra -y que hasta ahora no son remuneradas-, se efectuará en base a la remuneración variable que percibe el trabajador. Lo anterior, por cuanto, en la actualidad, existen operadores que en sus contratos de trabajo contemplan entre las obligaciones del trabajador, no sólo la ejecución de horas de vuelo, sino que también el cumplimiento de funciones en tierra y, conforme a ello, pagan una remuneración fija que retribuye por el conjunto de todos los servicios prestados a la aerolínea. Atendida esa circunstancia, la norma en estudio no estaría dirigida, en verdad, a estos operadores que ya pagan las labores en tierra mediante un sueldo fijo, sino que el precepto apuntaría hacia quienes actualmente no pagan tales labores, imponiéndoles la obligación de remunerarlas de acuerdo a la forma de cálculo que la misma disposición señala. Por el contrario, si no se agrega la expresión “variable”, podría entenderse que la disposición establece el deber de pagar las actividades en tierra, aun cuando ya estuvieran consideradas en el contrato laboral y pagadas conforme al sueldo pactado. Lo que se hace, entonces, es esclarecer la norma porque, en su texto actual, podría entenderse que se aplica tanto en el caso de que el operador pague remuneraciones variables por horas efectivas de vuelo, como en el evento de que pague con una remuneración fija el conjunto de obligaciones que cumple el trabajador. En este último caso, acotó, ello podría significar imponer un pago adicional por servicios ya retribuidos mediante la remuneración fija pactada. Finalmente, apuntó que la enmienda propuesta por la indicación recoge la inquietud de la empresa Sky Airline sobre la materia, la que, precisamente, contempla remuneraciones fijas que responden a la totalidad de las obligaciones consignadas en los respectivos contratos de trabajo.

El Honorable Senador señor Muñoz Aburto consultó si los otros operadores de la industria han efectuado algún reparo

en torno a este tema, especialmente respecto al texto aprobado en general para este artículo.

El asesor legislativo del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social contestó que no, agregando que, incluso, uno de ellos - específicamente LAN Airlines-, ha expresado que una norma como la del artículo en estudio, contribuiría a ordenar esta materia, la cual ha sido objeto de permanente conflicto durante las negociaciones colectivas celebradas.

El Honorable Senador señor Allamand insistió en la necesidad de revisar la redacción propuesta para esta disposición, inquietud que compartieron los restantes miembros presentes de la Comisión. El Ejecutivo, por su parte, comprometió el análisis pertinente. Tras ello, el pronunciamiento sobre la indicación en comento, quedó pendiente.

En la sesión siguiente, el asesor legislativo del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social señaló que, en este caso, sería pertinente reproducir la solución adoptada respecto del artículo 152 ter C, esto es, consignar expresamente en la norma que ella se aplicará sólo a los trabajadores cuyas remuneraciones se calculan total o parcialmente sobre la base de horas efectivas de vuelo. De esta forma, añadió, se resolverían las aprensiones expresadas a este respecto, toda vez que queda en claro que los destinatarios de la norma únicamente son quienes perciben remuneraciones calculadas en razón de sus horas efectivas de vuelo.

La Comisión coincidió con la referida propuesta, prestándole su conformidad a la misma, toda vez que con esta nueva redacción se delimita el verdadero alcance de la disposición en comento.

- Por consiguiente, puesta en votación la indicación número 10, fue aprobada, con modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Alvear y señores Allamand, Letelier y Muñoz Aburto.

Artículo 152 ter F

Esta disposición regula la jornada especial de trabajo. Al efecto, establece literalmente lo siguiente:

“Artículo 152 ter F.- La jornada especial es aquella de carácter excepcional en que se requiere adicionar a la tripulación mínima un número determinado de tripulantes para alcanzar destinos más lejanos o ejecutar vuelos de ida y regreso al lugar donde se inició el vuelo. En estos casos, al arribarse al punto de destino, bajo ninguna circunstancia, se podrá proseguir otro vuelo, o el regreso, con la misma tripulación, en conformidad a las normas técnicas impartidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil sobre el particular.

La jornada tendrá el carácter de especial, cuando ésta se desarrolle por más de 12 horas y no podrá exceder en caso alguno de 20 horas, en un lapso de 24 horas, debiendo otorgarse reposo a bordo de

la aeronave en condiciones confortables, según las normas técnicas impartidas por el organismo señalado en el inciso anterior.”.

La indicación número 11, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República, propone sustituir este artículo por el siguiente:

“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 12 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.”.

A propósito del análisis de esta norma, el asesor legislativo del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social efectuó una exposición mediante la cual explicó las características de las jornadas ordinaria y especial de trabajo, detallando sus diferencias y las normas comunes que les afectan. Asimismo, se refirió al período de retén o turno de llamado, al sistema de descansos compensatorios, incluidos los relativos a los días feriados, y al descanso dominical.

Acompañó su exposición con un documento en power point, en el cual se abordan los temas antes referidos. Dicho documento fue debidamente considerado por los miembros de la Comisión, y se contiene en un Anexo único que se adjunta al original de este informe, copia del cual queda a disposición de los señores Senadores en la Secretaría de la Comisión.

Concluida la exposición del Ejecutivo, la Comisión compartió la propuesta de la indicación número 11, por consignar con claridad las características que definirán la jornada laboral especial de estos

trabajadores, al tenor de la explicaciones vertidas en la presentación precedente.

- Por consiguiente, sometida a votación la indicación número 11, fue aprobada, con enmiendas formales, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Alvear y señores Allamand, Letelier y Muñoz Aburto.

Artículo 152 ter G

Está referido al reposo a bordo y al descanso posterior al cumplimiento de una jornada especial de trabajo.

Inciso primero

Su texto es el siguiente:

“Artículo 152 ter G.- Para efectos del artículo anterior, y tratándose de los Tripulantes auxiliares, y con el propósito de no sobrepasar las doce horas máximas de Período de Servicio de Vuelo, deberá otorgarse reposo a bordo en las condiciones establecidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil.”.

La indicación número 12, del Ejecutivo, sugiere eliminar este inciso.

El asesor legislativo del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social explicó que la supresión de este inciso responde a que dicha disposición se hace innecesaria tras la aprobación de la indicación anterior. En efecto, puntualizó, la norma propuesta por la referida indicación se refiere expresamente al sistema de descanso a bordo aplicable a los tripulantes de cabina con motivo del desempeño de una jornada especial, situación que justamente es aquella a la que se refiere el inciso primero del precepto en análisis y cuya eliminación se sugiere. Por tanto, esta disposición quedaría comprendida en aquélla, la cual, además, se ajusta a las normas emanadas de la Dirección General de Aeronáutica Civil sobre esta materia.

- Conforme a lo anterior, la indicación número 12 fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Alvear y señores Allamand, Letelier y Muñoz Aburto.

Inciso segundo

Señala textualmente lo que sigue:

“En el caso de los Tripulantes de Vuelo, cuando sean relevados de sus funciones en los controles de vuelo deberá otorgarse 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.”.

La indicación número 13, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República, es para agregar la siguiente oración a continuación de su punto aparte (.), que pasa a ser seguido: “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 General de Aeronáutica Civil establezca un número inferior de horas.”.

El asesor legislativo del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social señaló, en primer término, que este inciso se refiere al descanso a bordo que deberá otorgarse a los tripulantes de vuelo. La indicación en estudio, en tanto, propone establecer, en este mismo inciso, el límite máximo de horas en que dichos tripulantes podrán estar al mando de los controles de vuelo, contemplando al efecto un término de ocho horas.

Explicó que esta norma también responde a las directrices impartidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil, las cuales dicen relación con la seguridad en los vuelos.

La Comisión compartió la referida propuesta. Sin embargo, advirtiendo que, con motivo de la eliminación del inciso primero de este artículo, el precepto queda circunscrito a los tripulantes de vuelo -toda vez que los tripulantes de cabina quedaron regulados en el artículo anterior-, se hace innecesaria la expresión “En el caso de” con que se inicia este inciso, bastando encabezar la norma con el artículo “Los”. En razón de ello, resolvió efectuar dicha corrección de texto y otras de carácter formal.

- De acuerdo a lo señalado, la Comisión, por la unanimidad de su miembros presentes, Honorables Senadores señora Alvear y señores Allamand, Letelier y Muñoz Aburto, aprobó la indicación número 13, con modificaciones.

Inciso tercero

Dispone literalmente lo siguiente:

“Los periodos de descanso después de una Jornada especial se regirán por la siguiente Tabla:

Período de Servicio de Vuelo	Horas de Descanso
------------------------------	-------------------

Más de 12	16
13	16
14	17
15	18
16	19
17	20
18	21
19	22
20	24 ”.

La indicación número 14, del Ejecutivo, propone reemplazar la tabla que contiene, por la siguiente:

“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”.

El asesor legislativo del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social hizo presente que, tal como en los casos anteriores, la tabla de descanso correlativo propuesta, dice relación con las normas emanadas de la Dirección General de Aeronáutica Civil. Advirtió que, si bien en dicha tabla se observan algunas diferencias entre las horas de descanso contempladas para los tripulantes de vuelo y las asignadas a los tripulantes de cabina, ello responde a razones objetivas derivadas de las condiciones de

tensión, concentración y atención al mando de la aeronave que es propia del desempeño de aquellos, lo que amerita un reposo de tiempo mayor.

- La indicación número 14 fue aprobada, con una enmienda de carácter formal, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Alvear y señores Allamand, Letelier y Muñoz Aburto.

Artículo 152 ter H

Se refiere a la distribución de las jornadas ordinaria y especial, y al sistema de descanso correlativo.

Su texto es:

“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.”.

La indicación número 15, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República, sugiere agregar a esta norma el siguiente inciso tercero, nuevo:

“No será aplicable lo dispuesto en el inciso anterior a los trabajadores que tengan pactadas en sus contratos de trabajo, cláusulas que determinen la libertad de elegir mensualmente la distribución de sus roles de vuelo y con ello la distribución de días de trabajo y de descanso.”.

El asesor legislativo del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social señaló que la norma propuesta por esta indicación es especialmente novedosa. De acuerdo a ella, la distribución de la jornada de trabajo, en ningún caso, podrá significar que el trabajador permanezca fuera de su lugar de residencia por más de dieciocho noches, con lo cual asegura a los tripulantes doce noches en su base. Asimismo, establece un sistema de descanso correlativo de acuerdo al número de días trabajados en forma continua. La indicación en comento, por su parte, hace inaplicable este sistema de descanso correlativo, en el evento que el trabajador pueda elegir sus roles de vuelo.

Esta norma se explica toda vez que, en la práctica, existen casos en que son los propios trabajadores los que determinan los roles de vuelo a que estarán afectos durante el respectivo mes calendario,

para lo cual, con la anticipación pertinente, el empleador les solicita que presenten o registren los roles de vuelo que han programado. Este segmento de trabajadores son, por ejemplo, estudiantes universitarios de pre o post grado y que, por tanto, necesitan compatibilizar sus estudios con las restantes actividades que realizan. Así, puede darse el caso de un trabajador que, para disponer de más tiempo para rendir sus exámenes, desempeña roles de vuelo en días continuos a fin de contar con más días correlativos de descanso que le permitan estudiar. A la inversa, si la actividad universitaria no es tan intensa -como lo es un período de exámenes-, el trabajador estará mayormente disponible para su desempeño laboral. De esta forma, entonces, él mismo programa su jornada mensual.

Por consiguiente, para estas personas era necesario contemplar una norma menos rígida, sin la cual no tendrían la posibilidad de auto asignarse sus roles de vuelo ni de compatibilizar este trabajo tan especial con las restantes actividades en que se desenvuelven.

La Honorable Senadora señora Alvear manifestó su inquietud porque, si bien la norma parece razonable, no es menos cierto que, eventualmente, podría dar lugar a que el trabajador sea compelido a asumir determinadas jornadas laborales que vulneren por completo la ley en lo relativo a tiempo máximo de desempeño y período mínimo de descanso, so pretexto de acogerse a esta disposición. El riesgo, acotó, es que esta norma se utilice como un instrumento de presión mediante el cual se obligue al trabajador a pactar condiciones laborales distintas a las que permite la ley. Asimismo, concluyó, esta distorsión de la normativa podría significar que la excepción pase a ser la regla general. Por consiguiente, subrayó, sería pertinente analizar la forma de resguardar que la regulación propuesta no dé lugar a efectos no deseados ni a prácticas laborales contrarias a la ley.

El asesor legislativo del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social señaló que el riesgo de incumplimiento o de distorsión de las normas que contemplan potestades del trabajador, es una probabilidad que está presente en toda la legislación laboral. Así, por ejemplo, los pactos de horas extraordinarias, si bien el Código del Trabajo establece que son voluntarios, es innegable que ello no siempre se cumple así. Sin embargo, aclaró, en el caso que nos ocupa la situación es distinta, toda vez que esta libertad del trabajador facilita la gestión de la empresa, en la medida que estos sistemas de elección de jornadas normalmente se aplican respecto de rutas de baja densidad, es decir, registran una pequeña cantidad de vuelos al mes, y ello es, precisamente, lo que hace factible aplicar esta modalidad laboral. De esta forma, la posibilidad de que el empleador obligue al trabajador a adherir a este sistema alternativo de jornada laboral, no favorece necesariamente la marcha regular de las líneas aéreas, sino que, muy por el contrario, es esta libertad de elección que tiene el trabajador, la que les proporciona un beneficio.

El Honorable Senador señor Letelier sugirió que, si se contempla en la ley una norma de esta naturaleza, sería importante dejar claramente que establecido que se trata de una disposición de carácter excepcional y que, como tal, bajo ningún respecto puede entenderse como el sistema general y regular de determinación de la jornada laboral. Recordó

que el Código del Trabajo considera la posibilidad de establecer jornadas de trabajo especiales, previa autorización de la Dirección del Trabajo, mediante resolución fundada. Pues bien, ese es un mecanismo que permite poner límites y evitar que la excepción pase a ser la regla general. En este caso, acotó, podría aplicarse un instrumento similar u otro diverso, pero es necesario delimitar el campo de aplicación de la norma, sobre todo en cuanto ella incide en el número de días que, como máximo, podrá prestar servicios el trabajador.

El Honorable Senador señor Muñoz Aburto expresó que, además de las aprensiones anteriores, también habría que tener presente que, tratándose del mercado aéreo en nuestro país, sólo un par de las líneas aéreas que intervienen en él son empresas de envergadura, en tanto que las restantes corresponden a aerolíneas pequeñas que, en definitiva, serían las verdaderas destinatarias de una norma como la propuesta.

El asesor legislativo del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social añadió que, efectivamente, este sistema de opción en la determinación de los roles de vuelo, básicamente es posible respecto de compañías aéreas que registran una menor densidad de vuelo, y ello porque, en el caso contrario, este mecanismo resulta muy difícil de aplicar.

El Honorable Senador señor Letelier reiteró que la norma establece una excepción al límite máximo de 10 días continuos trabajando, con lo cual, bien podría darse el caso de que el trabajador preste servicios por un lapso de tiempo superior y, aún así, no tenga derecho al descanso correlativo. Es decir, el tripulante no sólo sobrepasaría los 10 días de trabajo, sino que, además, no tendría posibilidades de descansar.

El asesor legislativo del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social aclaró que ello no sería así por dos órdenes de razones. Por un lado, porque el trabajador en ningún caso podría exceder las 160 horas que constituyen el límite máximo de la jornada laboral mensual. Por el otro, hay que considerar que, en la práctica, estos trabajadores cumplen jornadas que no sobrepasan las 70 u 80 horas al mes, es decir, lo que equivale incluso a media jornada regular mensual, y ello es así porque, como se ha dicho, se desempeñan simultáneamente en otros ámbitos y este sistema de libertad de elección les permite trabajar en la aeronavegación comercial.

La Comisión, sin perjuicio de compartir el espíritu de la norma propuesta por la indicación en análisis, estimó pertinente dejar expresamente consignado en la misma, que se trata de una disposición de carácter absolutamente excepcional y, para ello, resolvió iniciar su texto con la palabra “Excepcionalmente”.

El asesor legislativo del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social sugirió además enmendar la redacción del precepto, en orden a señalar que la libertad de elegir mensualmente la distribución de los roles de vuelo, es una facultad sólo propia del trabajador. Para esclarecer en ese aspecto la norma, propuso reemplazar la frase “la libertad de elegir” por

“su libertad de elegir”, con lo cual queda definido que es el trabajador quien detenta dicha atribución.

Los miembros presentes de la Comisión coincidieron con la referida propuesta.

- Conforme a lo expuesto, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señora Alvear y señores Allamand, Letelier y Muñoz Aburto, aprobó la indicación número 15, con las modificaciones consignadas precedentemente y otras de carácter meramente formal.

Artículo 152 ter I

La norma en análisis, está referida al denominado Período de Retén o de turnos de llamada. Al efecto, dispone:

“Artículo 152 ter I.- El empleador podrá establecer turnos de llamada o periodo 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 y no podrá establecerse dentro del período descanso. Adicionalmente a la remuneración pactada, el período de retén deberá ser compensado, de común acuerdo entre las partes o bien por acuerdo colectivo.”.

La indicación número 16, del Ejecutivo, es para intercalar, entre la palabra “continuas” y la conjunción “y”, la expresión “ni ser consecutivo con otro,”, y para reemplazar la frase “Adicionalmente a la remuneración pactada, el” por el artículo “El”.

La Comisión recordó que, al inicio de este debate, el señor representante de la empresa Sky Airline hizo presente la dificultad que podría derivar de la aplicación de una norma como la aprobada en general para este artículo, toda vez que, tras imponer la obligación de compensar económicamente los períodos de retén o de llamada, ello podría devenir en la obligación de efectuar un pago adicional en la medida que los contratos laborales de estos trabajadores ya contemplen una remuneración por dicho concepto. Señaló, en dicha oportunidad, que si bien la norma apunta a aquellos operadores que no remuneran a sus trabajadores por cumplir estos períodos de retén o turnos de llamada, ello no es así en el caso de la empresa a la que representa, por cuanto ésta paga a sus tripulantes una remuneración fija en la que están comprendidos todos los servicios que presta el trabajador, incluyendo, por tanto, los mencionados períodos de retén o turnos de llamado.

El Honorable Senador señor Letelier apuntó que la norma, en verdad, está dirigida a quienes no pagan remuneración por el referido concepto y, por tanto, al eliminar del artículo la expresión “Adicionalmente” -como lo plantea la indicación en análisis-, quedaría resuelta la aprensión manifestada, toda vez que aparecería claro que si el pago en cuestión ya se cumple mediante un sueldo fijo que compensa el

conjunto de obligaciones que el contrato impone al trabajador, no es necesario efectuar otro pago adicional por el mismo concepto. Subrayó que el único objetivo que persigue la norma es establecer que el período de retén deberá ser económicamente compensado y, en ese sentido, señaló compartir el texto propuesto por la indicación.

El Honorable Senador señor Allamand sugirió revisar la redacción de la norma, de modo que su texto sea lo más claro posible, evitando las dudas interpretativas. Así, por ejemplo, consultó si sería pertinente especificar que la retribución del período de retén procederá en el evento de que su pago no esté comprendido en la remuneración pactada.

La Honorable Senadora señora Alvear coincidió con dicha sugerencia.

El asesor legislativo del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social subrayó que el objetivo de la norma es, simplemente, disponer que el período de retén o turno de llamado deberá ser remunerado, para dar solución a los casos en que, no obstante prestarse dichos servicios, no es retribuido en modo alguno. Tras ello, las empresas que no pagan a sus trabajadores por dicho concepto, tendrán que remunerarlo en lo sucesivo, en tanto que, las aerolíneas que ya cumplen tal obligación -porque la han incluido en los contratos de trabajo y pagan una remuneración fija que compensa el conjunto de servicios prestados por el trabajador-, no tendrán que efectuar pago adicional alguno en razón de esto, toda vez que ya han asumido el deber de retribución pertinente.

Sin perjuicio de lo anterior, y en aras de alcanzar una disposición lo más explícita y clara posible, el Ejecutivo comprometió una nueva redacción que responda a las inquietudes planteadas.

Posteriormente, el asesor legislativo del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social propuso al efecto el texto siguiente:

“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.”.

La Comisión compartió la redacción propuesta, en la medida que ella esclarece que la norma impone la obligación de compensar económicamente el período de retén, a menos que su pago ya esté incluido en la remuneración estipulada.

- Conforme a lo anterior, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señora Alvear y señores Allamand, Letelier y Muñoz Aburto, aprobó la indicación número 16, con la modificación reseñada precedentemente y otras de carácter meramente formal.

Artículo 152 ter J

Este precepto establece la prohibición de pactar horas extraordinarias y la excepción a dicha regla. Establece textualmente lo siguiente:

“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 auxiliares 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 aún con consentimiento de éste.”.

La indicación número 17, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República, sugiere reemplazar la expresión “auxiliares” por “de cabina”.

El asesor legislativo del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social explicó que la modificación propuesta por esta indicación es coincidente con las enmiendas efectuadas con anterioridad, en orden a uniformar la terminología legal para referirse a los “tripulantes de cabina” en lugar de mencionarlos como “tripulantes auxiliares”.

- Consecuencialmente, la indicación número 17 fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Alvear y señores Allamand, Letelier y Muñoz Aburto.

Artículo 152 ter K

Está referido al descanso en días domingos y al sistema de compensación de los mismos. Señala literalmente lo que sigue:

“Artículo 152 ter K.- Los períodos de descanso de los Tripulantes de Vuelo y auxiliar, deberán considerar a lo menos veinticuatro días domingos dentro de un año calendario. En caso de que los Roles de Vuelo impliquen la prestación de servicios durante veinticinco o más días domingos en un año calendario, el empleador deberá otorgar al trabajador un feriado anual adicional de seis días, los que podrán de común acuerdo ser compensados en dinero con un recargo no inferior al establecido en el artículo 32 de este Código.”.

La indicación número 18, del Ejecutivo, propone sustituir este artículo por el siguiente:

“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 cuatro días consecutivos que incluyan días sábado y domingo, en la base de su residencia habitual. Dichos

descansos serán por un mínimo de 106 horas, no pudiendo iniciarse el descanso después de las cero horas del primer día.

No será aplicable lo dispuesto en el inciso anterior a los trabajadores que tengan pactadas en sus contratos de trabajo, cláusulas que determinen la libertad de elegir mensualmente la distribución de sus roles de vuelo y con ello la distribución de días de trabajo y de descanso.”.

El Honorable Senador señor Allamand advirtió que, del texto propuesto por la indicación, no resulta claro el tiempo que podrá ser destinado al descanso dominical. Lo anterior, por cuanto el precepto establece que, a lo menos una vez en el mes calendario, el trabajador tendrá derecho a un descanso de cuatro días consecutivos, que incluyan un sábado o un domingo. Sin embargo, luego, en el mismo inciso, la norma dispone que estos descansos serán por un mínimo de 106 horas. Esta dualidad en la mención al tiempo de descanso podría generar dudas interpretativas, toda vez que hay dos referencias que, en principio, no son coincidentes, porque cuatro días no equivalen a 106 horas, sino que a 96.

El Honorable Senador señor Letelier compartió la aprensión manifestada por Su Señoría, señalando que la redacción debería ser mejorada, para aclarar que el descanso comprenderá cuatro días completos, pero que el tiempo mínimo al efecto será de 106 horas.

Sin perjuicio de lo anterior, manifestó su inquietud en torno a la pertinencia de incorporar una norma de esta naturaleza, toda vez que podría aplicarse para exigir a los trabajadores que presten servicios sólo durante los fines de semana, lo que podría significar, a la postre, generar una distorsión del sistema que se pretende instaurar.

El asesor legislativo del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social aclaró que la norma en cuestión, efectivamente, otorga un descanso, una vez al mes, de cuatro días consecutivos, comprendiendo un sábado y un domingo, estableciendo al mismo tiempo que dichos descansos serán por un mínimo de 106 horas. Lo anterior, si bien aparentemente es confuso, en realidad tiene una explicación motivada en una petición de los propios trabajadores del sector. En efecto, acotó, de la manera señalada, la norma contemplaría un margen de horario que permitiría adecuar tanto la hora de inicio del descanso como la hora de reincorporación al trabajo, con lo cual el sistema se haría más flexible. Se consideran, por tanto, diez horas de margen, de modo que, por ejemplo, el primer día de descanso éste pueda iniciarse antes de las cero horas, sin que por ello se adelante el regreso, o bien a la inversa, permite que el retorno se produzca a la mañana siguiente de la medianoche del último día de descanso. Más aún, hace posible, dentro del referido margen, aplicar conjuntamente ambas alternativas. En todo caso, advirtió, si la ley establece un mínimo -de 106 horas-, nada impide que las partes pacten un tiempo aún mayor de descanso.

Añadió que fueron los propios trabajadores quienes, en las reuniones celebradas para analizar estas materias, solicitaron incluir esta norma, toda vez que por su intermedio se espera evitar

que las 106 horas de descanso sean fraccionadas, con lo cual el descanso podría volverse ilusorio.

El señor Ministro del Trabajo y Previsión Social propuso, para tales efectos, hacer mención a que los días consecutivos en que se hará efectivo este descanso, deberán ser, además, días íntegros o completos.

Por su parte, la Honorable Senadora señora Alvear propuso agregar la palabra “Excepcionalmente” al inicio del inciso final, para establecer el carácter de excepción de la norma que contiene, así como también especificar que la libertad de elección corresponde al trabajador, mediante el reemplazo de la palabra “la” por “su”. Lo anterior, enfatizó, tal como quedó consignado con motivo de la aprobación de la indicación número 15, cuyo texto es idéntico al que aquí se está proponiendo al efecto. Ello, puntualizó, daría la debida correspondencia y armonía a las distintas disposiciones que contemple la ley.

Los restantes miembros presentes de la Comisión concordaron con la referida propuesta.

Finalmente, el asesor legislativo del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social comprometió una nueva redacción de la norma, a fin de dejar claramente establecido que estos trabajadores, una vez al mes, tendrán derecho a un descanso de 106, las que deberán comprender cuatro días consecutivos y completos, e incluirán un sábado y un domingo.

Con posterioridad, el Ejecutivo propuso el siguiente texto para el inciso segundo de la norma en cuestión:

“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 los días sábado y domingo, en la base de su residencia habitual. Dichos descansos no podrán iniciarse después de las cero horas del primer día.”.

La Comisión prestó su conformidad al nuevo texto propuesto, toda vez que da cuenta de su recto sentido y alcance.

- Por consiguiente, la indicación número 18 fue aprobada con las modificaciones consignadas precedentemente y otras meramente formales, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Alvear y señores Allamand, Letelier y Muñoz Aburto.

Artículo 152 ter L

Se refiere a los servicios prestados durante días feriados y a su sistema de compensación. Establece lo siguiente:

“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 en el período de descanso siguiente, 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.”.

La indicación número 19, de Su Excelencia la señora Presidenta de la República, es para reemplazar la frase “en el período de descanso siguiente”, por “dentro de los siguientes sesenta días”.

El asesor legislativo del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social explicó que la indicación en estudio acota la oportunidad en que se deberá otorgar el respectivo descanso compensatorio, en el caso que los Roles de Vuelo contemplen la obligación de prestar servicios durante los días feriados.

- La indicación número 19 fue aprobada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Alvear y señores Allamand, Letelier y Muñoz Aburto.

Artículo 152 ter M

Este artículo establece una norma de protección a la maternidad. Dispone textualmente lo que sigue.

“Artículo 152 ter M.- Durante los 270 días siguientes al término del período de descanso maternal, las labores de la trabajadora deberán desarrollarse preferentemente en tierra, en labores de apoyo, capacitación, instrucción y otras similares. En el período en que la trabajadora preste sus servicios en tierra, tendrá derecho a acudir a alimentar a su hijo en los términos del artículo 203 de este Código. A su vez, durante los doce meses siguientes a este período, el empleador deberá acordar con la trabajadora una forma de distribución de la jornada en tierra y en vuelo, de tal manera privilegiar el ejercicio de este derecho.”.

La indicación número 20, del Ejecutivo, propone sustituir este precepto por el siguiente:

“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 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 caso de que la empresa cuente con menos de ocho trabajadoras, el pacto señalado en el inciso anterior podrá verificarse en forma individual.

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

El Honorable Senador señor Muñoz Aburto consultó cuál es el sentido y alcance de la disposición propuesta por la indicación. Agregó que, de conformidad a lo establecido por el artículo 206 del Código del Trabajo -que rige esta materia-, para que las tripulantes de cabina pudieran hacer uso del derecho contemplado en dicha norma, sólo deberían prestar servicios en tierra, lo que de suyo ya es difícil toda vez que, en su carácter de tales, están contratadas para trabajar a bordo de las aeronaves. Sin embargo, de esa forma, es imposible ejercer el derecho a disponer a lo menos de una hora al día para dar alimento al hijo menor de dos años de edad.

El asesor del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social explicó que, como efectivamente no es posible aplicar la norma del referido artículo 206, por la naturaleza de la actividad de que se trata, la norma propuesta se orienta hacia un doble objetivo. Por una parte, busca reconocer a la trabajadora este derecho de alimentación al hijo menor de dos años y, por la otra, persigue establecer la obligación de convenir -entre trabajadora y empleador- la forma en que se ejercerá ese derecho. Agregó que en algunos contratos colectivos se ha optado por destinarlas a vuelos de más corta duración, que les permitan retornar a sus hogares durante más noches al mes, o bien, concentrar las horas de vuelo, a fin de obtener más días de descanso correlativo.

El Honorable Senador señor Muñoz Aburto advirtió que ello no resuelve el problema derivado de la ausencia de la madre durante varios días, porque el menor necesita alimentarse siempre.

El Honorable Senador señor Letelier manifestó que la situación de que se trata opera después del período post natal, y afecta a trabajadoras cuya labor importa viajar. Añadió que, atendida la naturaleza y características del trabajo que se ejecuta en esta actividad, no parece razonable imponer al empleador exigencias mayores a las que ya están contempladas en el Código del Trabajo. Así, por ejemplo, es difícil obligarlo a aceptar que una persona que está contratada para ejercer como tripulante de una aeronave, no prestará servicios en vuelo por un período de dos años. En tal sentido, acotó, pareciera que el sentido de la disposición es mejorar las posibilidades para que las partes alcancen un acuerdo.

Enseguida, consultó por qué motivo se exige un mínimo de 8 trabajadoras para pactar las condiciones en que se ejercerá el derecho. Subrayó que, con independencia de la discusión respecto de si se trata de un derecho de la madre o del niño, el que ella pueda ausentarse de su trabajo para alimentar a su hijo, es un derecho individual y no colectivo. En tal consideración, se manifestó partidario de eliminar de la norma la

referencia a las 8 trabajadoras, así como también de suprimir su inciso segundo.

El Honorable Senador señor Allamand expresó que resulta poco lógico que la madre algunos días pueda ausentarse del trabajo para alimentar a su hijo, y otros días, en cambio, el desempeño de su actividad le impida hacerlo. Ello requiere, apuntó, de permisos diarios y regulares, por lo que consultó en qué consiste específicamente el derecho de alimentación.

Por otra parte, manifestó coincidir con la sugerencia de suprimir la exigencia de contar con ocho trabajadoras para poder pactar colectivamente sobre esta materia, ya que, lo más conveniente parece ser que cada trabajadora acuerde con su empleador las condiciones en que ejercerá el derecho, conforme a su realidad particular.

Al respecto, el señor Ministro del Trabajo y Previsión Social expresó que, más allá del amamantamiento en sí mismo, lo que se busca es facilitar que la madre personalmente alimente a su hijo para generar esa relación de apego, madre-hijo, que es fundamental en el desarrollo del menor. Es por ello, agregó, que la norma propuesta plantea la posibilidad de pactar condiciones laborales que permitan que tal relación se produzca y que dicho vínculo se fortalezca, teniendo presente las especiales características de la actividad que estas trabajadoras desempeñan. De lo contrario, advirtió, la alteración de las obligaciones que les imponen sus contratos de trabajo, podría generales, finalmente, una disminución de sus remuneraciones, como ocurriría, por ejemplo, si la trabajadora, para permanecer cerca de su hogar, deja de ejercer como tripulante y es destinada a cumplir sólo labores en tierra.

Por su parte, el asesor legislativo del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social, en relación a la eliminación de la obligación de pactar colectivamente con 8 trabajadoras y a la supresión del inciso segundo, propuso modificar el inciso primero para establecer la posibilidad de pactar individual o colectivamente las condiciones de trabajo que permitan ejercer el derecho, y mantener el mínimo de 8 trabajadoras para aquellos casos en que se opte por pactar colectivamente. Conforme a ello, coincidió en la pertinencia de suprimir el inciso segundo de la norma en cuestión.

La Comisión compartió la propuesta en referencia, estimando que ella recoge las inquietudes planteadas sobre la materia.

- Consecuencialmente, la indicación número 20 fue aprobada, con las modificaciones consignadas precedentemente, y otras de tipo formal, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Alvear y señores Allamand, Letelier y Muñoz Aburto.

- - -

MODIFICACIONES

En conformidad a los acuerdos adoptados, vuestra Comisión de Trabajo y Previsión Social tiene el honor de proponeros las siguientes modificaciones al proyecto de ley aprobado en general por el Honorable Senado:

ARTÍCULO ÚNICO

- En su encabezamiento, consignar con letras mayúsculas la palabra “Libro”.

(Unanimidad 3x0. Artículo 121, inciso final, Reglamento del Senado)

- En el epígrafe del Capítulo VII, nuevo, que se incorpora por este artículo único en el Código del Trabajo, reemplazar la denominación “Tripulantes Auxiliares” por “Tripulantes de Cabina”.

(Unanimidad 3x0. Artículo 121, inciso final, Reglamento del Senado)

o o o

A continuación del señalado epígrafe, incorporar el siguiente artículo, nuevo:

“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.”.

(Unanimidad 3x0. Indicación número 1)

Artículo 152 ter A

Letra a)

Contemplar con mayúscula inicial la palabra “vuelo”, la primera vez que aparece, y sustituir la frase “licencia y habilitaciones que permitan” por “licencia que permita”.

(Unanimidad 3x0. Artículo 121, inciso final, Reglamento del Senado, e indicación número 2)

Letra b)

Reemplazarla, por la que sigue:

“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;”.

(Unanimidad 3x0. Indicación número 3)

Letra c)

- Reemplazar la palabra “auxiliar” por los términos “de cabina”; suprimir los paréntesis que enmarcan la frase “o lugar asignado por el operador”, y contemplar una coma (,) después de la palabra “operador”.

(Unanimidad 3x0. Indicación número 4 y Artículo 121, inciso final, Reglamento del Senado)

- Agregar, en esta letra c), un segundo párrafo, nuevo, del siguiente tenor:

“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;”.

(Unanimidad 4x0. Indicación número 5)

Letra d)

Reemplazar las palabras “Corresponde al”, por los términos “Es el”.

(Unanimidad 3x0. Artículo 121, inciso final, Reglamento del Senado)

Letra e)

Sustituirla, por la siguiente:

“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”.

(Unanimidad 3x0. Indicación número 6)

Artículo 152 ter B

Reemplazarlo, por el que sigue:

“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.”.

(Unanimidad 3x0. Indicación número 7)

Artículo 152 ter C

Sustituirlo, por el siguiente:

“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 regirá 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.”.

(Unanimidad 3x0. Indicación número 8)

Artículo 152 ter D

Reemplazarlo, por el que sigue:

“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.”.

(Unanimidad 3x0. Indicación número 9)**Artículo 152 ter E****Inciso primero**

Agregar, a continuación de su punto aparte (.), que pasa ser punto seguido (.), la siguiente oración: “Esta norma se aplicará sólo a los trabajadores cuyas remuneraciones se calculan total o parcialmente sobre la base de horas efectivas de vuelo.”.

(Unanimidad 4x0. Indicación número 10)**Artículo 152 ter F**

Sustituirlo, por el siguiente:

“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.”.

(Unanimidad 4x0. Indicación número 11)**Artículo 152 ter G****Inciso primero**

Suprimirlo.

(Unanimidad 4x0. Indicación número 12)

Inciso segundo

Pasa a ser inciso primero, sustituido por el siguiente:

“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.”.

(Unanimidad 4x0. Indicación número 13)

Inciso tercero

Pasa a ser inciso segundo, modificado como sigue:

- En su encabezamiento, contemplar con minúscula inicial la palabra “Jornada”.

(Unanimidad 4x0. Artículo 121, inciso final, Reglamento del Senado)

- Reemplazar la Tabla que contiene, por la siguiente:

“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.”.

(Unanimidad 4x0. Indicación número 14)

Artículo 152 ter H

Agregar el siguiente inciso tercero, nuevo:

“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.”.

(Unanimidad 4x0. Indicación número 15)

Artículo 152 ter I

Contemplar con acento la palabra “periodo”; intercalar, entre la palabra “continuas” y la conjunción “y”, la expresión “ni ser consecutivo con otro,”, y sustituir su oración final, por las que siguen: “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.”.

(Unanimidad 4x0. Indicación número 16)

Artículo 152 ter J

Inciso primero

Reemplazar la palabra “auxiliares” por los vocablos “de cabina”.

(Unanimidad 4x0. Indicación número 17)

Inciso segundo

Contemplar sin acento el vocablo “aún”.

(Unanimidad 4x0. Artículo 121, inciso final, Reglamento del Senado)

Artículo 152 ter K

Sustituirlo, por el que sigue:

“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.”.

(Unanimidad 4x0. Indicación número 18)

Artículo 152 ter L

Reemplazar la frase “en el período de descanso siguiente” por “dentro de los siguientes sesenta días”.

(Unanimidad 4x0. Indicación número 19)

Artículo 152 ter M

Reemplazarlo, por el que sigue:

“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 caso, podrán implicar una disminución de las remuneraciones de la trabajadora.”.

(Unanimidad 4x0. Indicación número 20)

- - -

TEXTO DEL PROYECTO

En virtud de las modificaciones anteriores, el proyecto de ley queda como sigue:

PROYECTO DE LEY:

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

“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 regirá 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 periodos 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 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 caso, podrán implicar una disminución de las remuneraciones de la trabajadora.”.

- - -

Acordado en sesiones celebradas los días 15 de octubre y 5 de noviembre, de 2008, con asistencia de los Honorables Senadores señor Andrés Allamand Zavala (Presidente), señora Soledad Alvear Valenzuela y señores Carlos Ignacio Kuschel Silva, Juan Pablo Letelier Morel y Pedro Muñoz Aburto.

Sala de la Comisión, a 12 de noviembre de 2008.

MARIO LABBÉ ARANEDA
Secretario de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

SEGUNDO INFORME DE LA COMISIÓN DE TRABAJO Y PREVISIÓN SOCIAL, ACERCA DEL PROYECTO DE LEY SOBRE CONTRATO ESPECIAL DE LOS TRIPULANTES DE VUELO Y TRIPULANTES AUXILIARES DE AERONAVES COMERCIALES DE PASAJEROS Y CARGA. (Boletín N° 5.820-13)

- I. **PRINCIPALES OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** fundamentalmente, dotar de un estatuto laboral especial a los tripulantes de vuelo y tripulantes auxiliares 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.

- II. **ACUERDOS:** Indicaciones:
Números
 - 1 y 2. Aprobadas con enmiendas, 3x0.
 3. Aprobada con modificaciones, 3x0.
 4. Aprobada con enmiendas, 3x0.
 - 5 y 6. Aprobadas con modificaciones, 4x0.
 7. Aprobada 3x0.
 - 8 y 9. Aprobadas con modificaciones, 3x0.
 10. Aprobada con modificaciones, 4x0.
 11. Aprobada con enmiendas, 4x0.
 12. Aprobada, 4x0.
 13. Aprobada con enmiendas, 4x0.
 14. Aprobada con una enmienda, 4x0.
 15. Aprobada con modificaciones, 4x0.
 16. Aprobada con modificaciones, 4x0.
 17. Aprobada 4x0.
 18. Aprobada con modificaciones, 4x0.
 19. Aprobada 4x0.
 20. Aprobada con modificaciones, 4x0.

- III. **ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** consta de un artículo único, que agrega un Capítulo VII, nuevo, en el Título II del LIBRO I del Código del Trabajo, con 14 artículos.

- IV. **NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** no hay.

- V. **URGENCIA:** no tiene.

- VI. **ORIGEN INICIATIVA:** Senado. Mensaje de Su Excelencia la señora Presidenta de la República.

- VII. **TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** primero.

- VIII. **APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS:** ---
- IX. **INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO:** 16 de abril de 2008.
- X. **TRÁMITE REGLAMENTARIO:** segundo informe.
- XI. **LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:** 1.- El Código del Trabajo; 2.- El Código Aeronáutico; y, 3.- El Convenio de Aviación Civil Internacional (OACI), suscrito en Chicago, el 7 de diciembre de 1944, ratificado por Chile con fecha 11 de marzo de 1947 y publicado en el Diario Oficial del 6 de diciembre de 1957.
-

Valparaíso, 12 de noviembre de 2008.

MARIO LABBÉ ARANEDA
Secretario de la Comisión
