INFORME DE LA COMISIÓN DE TRABAJO Y PREVISIÓN SOCIAL, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que agrega un nuevo artículo 25 ter al Código del Trabajo, estableciendo jornada de trabajo de personal de ferrocarriles.

BOLETIN Nº 8.381-13.

HONORABLE SENADO:

La Comisión de Trabajo y Previsión Social tiene el honor de informar respecto del proyecto de ley de la referencia, **iniciado el año 2012** en la Cámara de Diputados por una Moción de la ex Diputada y actual Senadora señora Muñoz, del ex Diputado y actual Senador señor De Urresti, de la Diputada señora Sepúlveda, de los Diputados señores Andrade, Jiménez, Saffirio, don René y Venegas, de la ex Diputada señora Isasi y de los ex Diputados señores Delmastro y Vilches.

Se hace presente que, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 127 del Reglamento de la Corporación, la Comisión discutió en general y en particular esta iniciativa de ley, por tratarse de un proyecto de artículo único y acordó, unánimemente, proponer a la Excelentísima señora Presidenta que en la Sala sea considerado del mismo modo.

A una o más de las sesiones en que la Comisión estudió esta iniciativa de ley asistieron, además de sus miembros, el Ministro del Trabajo y Previsión Social (S) señor Francisco Javier Díaz Verdugo; el coordinador legislativo de esta Cartera, señor Francisco Del Río; la asesora económica y la abogada de la Biblioteca del Congreso Nacional, señoras Irina Aguayo y Paola Álvarez, respectivamente; la asesora legislativa del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, señora Vanesa Salgado; el asesor del Instituto Igualdad, señor Sebastián Divin Granada; el periodista del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, señor Rodolfo Carrasco y los siguientes asesores parlamentarios: de la Senadora Adriana Muñoz, la periodista señora Andrea Valdés y de la Senadora Carolina Goic, el asesor legislativo señor Gerardo Bascuñán.

Concurrieron, especialmente invitados a la sesión del día 11 de junio de 2014 y en representación de la Coordinadora de Trabajadores Ferroviarios, el Presidente del Sindicato de Trabajadores de Trenes Metropolitanos S.A., señor Fernando Arcos Piccardo; el Presidente del Sindicato de la Empresa Ferrocarril del Pacífico S.A., FEPASA, señor José Bonnin Toro; el Director de la Confederación Nacional Ferroviaria, señor Patricio Martínez; el Vicepresidente de la Federación Nacional Ferroviaria, señor Vladimir Barahona Durán; el Secretario del Sindicato de Trabajadores de Trenes Metropolitanos S.A., señor Claudio Tapia Rojas; el asesor de la Coordinadora de Trabajadores Ferroviarios, señor Jaime Jamett Forbes; el Tesorero del Sindicato de Trabajadores de Trenes Metropolitanos

S.A., señor Renato Leiva Sepúlveda y del Sindicato de Trabajadores Conductores de Metro S.A., el Presidente señor Héctor González Hidalgo y el Director señor Jadhi Henríquez Núñez.

Asistieron, especialmente invitados a la sesión del 18 de junio de 2014, el Gerente de Recursos Humanos del Ferrocarril Antofagasta a Bolivia, señor Jorge Bustos; El Gerente General, el Presidente del Sindicato 1 y el abogado asesor del Ferrocarril de Antofagasta señores Miguel Sepúlveda Campos, Guillermo González Fierro y Mario Varas Castillo, respectivamente; los representantes de la Coordinadora de Trabajadores Ferroviarios: el Presidente del Sindicato de Trabajadores de Trenes Metropolitanos S.A., señor Fernando Arcos Piccardo y el asesor de la Coordinadora, señor Jaime Jamett Forbes; de la Empresa Ferrocarril del Pacífico S.A., el Director del Sindicato señor José Bonnin Toro; el Presidente Sindical señor Robinson Rampoldi y el dirigente sindical señor Francisco Miranda, y del Sindicato de Maquinista y Afines Metro Valparaíso, el maquinista señor Mario Orrego Venegas.

OBJETIVOS DEL PROYECTO

Regular la jornada de trabajo de los trabajadores ferroviarios atendiendo a las características de la labor que desempeñan, limitando la jornada diaria en el caso de transportes de pasajeros a 7 horas 30 minutos y respecto del transporte de carga a 9 horas. El maquinista de tren de pasajeros no podrá conducir más de 5 horas continuas y tendrá una hora de descanso.

ANTECEDENTES

Para el debido estudio de esta iniciativa legal, se han tenido en consideración, entre otros, los siguientes:

I.- ANTECEDENTES JURÍDICOS

- El Código del Trabajo.

II.- ANTECEDENTES DE HECHO

La Moción que da origen a este proyecto de ley, entre sus fundamentos, señala que, actualmente, el Código del Trabajo establece una jornada ordinaria y jornadas especiales de trabajo, disponiendo, en cada caso, la extensión y distribución de éstas. Al efecto, detalla que la duración de la jornada ordinaria de trabajo no excede de cuarenta y cinco horas semanales, las que no pueden distribuirse en más de seis ni en menos de cinco días, ni pueden exceder de diez horas diarias.

En ese sentido, explica que, en el caso de los trabajadores ferroviarios, y pese a las especiales circunstancias en que se

desarrolla su labor, la normativa aplicable a su respecto se encuentra contenida en el artículo 25 del Código del Trabajo, el que establece una jornada de ciento ochenta horas mensuales, con un descanso mínimo ininterrumpido de ocho horas dentro de cada veinticuatro horas, sin que se contemple la limitación a la cantidad de horas conducidas ni la obligación de contar con una litera para descanso.

En ese contexto, la iniciativa describe que, ante normativa que regula la jornada laboral de los trabajadores ferroviarios, los empleadores y la Inspección del Trabajo han interpretado que, en la práctica, éstos pueden trabajar hasta doce horas continuas. Dicha situación, agrega, resulta del todo compleja, considerando que dicha jornada, que implica el desarrollo de trabajos pesados, se desarrolla sin derecho a descanso ni alimentación y en condiciones infrahumanas, considerando la antigüedad de las máquinas y la falta de infraestructura adecuada.

En consecuencia, la Moción agrega que la referida situación constituye una hipótesis de discriminación para los trabajadores ferroviarios, toda vez que genera su desprotección física y sicológica. De ello se deriva, añade, la necesidad de establecer una regulación específica en materia de jornada laboral que permita mejorar, al menos parcialmente, la situación en que actualmente se encuentran los trabajadores ferroviarios.

DISCUSIÓN EN GENERAL Y EN PARTICULAR

Contenido de la iniciativa despachada en el primer trámite constitucional

El texto del proyecto de ley despachado por la Cámara de Diputados se configura en un artículo único, que modifica el Código del Trabajo, dividido en tres numerales.

Los numerales 1 y 2 adecuan los incisos primero y tercero del artículo 25 a la incorporación de un artículo 25 ter y para ello suprimen la mención al personal que labora a bordo de los ferrocarriles. En concordancia el numeral 3 regula la jornada de los trabajadores ferroviarios disponiendo, mediante 5 números, las reglas que se les aplicarán.

Dichas reglas consisten en limitar la jornada ordinaria a 180 horas mensuales; la jornada diaria a 7 horas y treinta minutos en el caso del transporte de pasajeros y a 9 horas en el caso de transporte de carga; los maquinistas- tratándose de trenes de pasajeros- no podrán conducir más de 5 horas continuas; finalizada la jornada ordinaria diaria el trabajador tendrá un descanso mínimo de 10 horas continuas.

Por otro lado, las partes podrán programar turnos de espera o llamado de hasta siete horas treinta minutos continuas dentro de un lapso de 24 horas, los que no serán imputables a la jornada mensual y deberán remunerarse de común acuerdo entre las partes, no pudiendo ser

inferior al valor de la hora correspondiente a uno y medio ingreso mínimo mensual.

EXPOSICIÓN DEL MINISTRO DEL TRABAJO Y PREVISIÓN SOCIAL SUBROGANTE, SEÑOR FRANCISCO JAVIER DÍAZ VERDUGO

Al iniciarse el estudio del proyecto de ley en sesión celebrada el día 11 de junio de 2014, el Ministro del Trabajo y Previsión Social Subrogante, señor Francisco Javier Díaz Verdugo, expuso el parecer de dicha cartera respecto de la iniciativa legal en estudio.

En primer lugar, manifestó que el proyecto de ley, de autoría parlamentaria, apunta, entre otras materias, a incorporar un artículo 25 *ter*, nuevo, al Código del Trabajo, referido a la regulación y distribución de la jornada de trabajo y descanso del personal de ferrocarriles.

En efecto, aseveró que las labores que realizan no resultan asimilables a las que desempeñan la generalidad de los trabajadores, lo que genera la necesidad de incorporar una regulación específica aplicable en su caso. En la misma línea, enfatizó que el artículo 25 del Código del Trabajo -que establece la jornada ordinaria de trabajo del personal que se desempeña a bordo de ferrocarriles, estableciendo que equivale a ciento ochenta horas mensuales con un descanso mínimo ininterrumpido de ocho horas dentro de cada veinticuatro horas- ha generado, en la práctica, la extensión de su jornada por hasta dieciséis horas diarias.

En ese contexto, explicó que el texto aprobado por la Cámara de Diputados apunta a establecer, dentro de un máximo mensual de ciento ochenta horas ordinarias, jornadas flexibles equivalentes a nueve horas continuas, tratándose de los ferrocarriles de transporte de carga, y siete horas y media para el transporte de pasajeros, en cuyo caso se aplica un límite de cinco horas de conducción continua.

Asimismo, detalló que la iniciativa contempla la obligación del empleador de programar y entregar los turnos con, a lo menos, quince días de anticipación, debiendo asegurar un descanso mínimo de diez horas continuas en un lapso de veinticuatro horas, sin perjuicio del deber del trabajador de prestar servicios extraordinarios ante la ocurrencia de circunstancias imprevistas.

Por otro lado, precisó que la iniciativa permite que los trabajadores y el empleador puedan acordar turnos de espera o llamada de hasta siete horas treinta minutos continuas, dentro de un lapso de veinticuatro horas para la realización de un servicio, las que deben ser remuneradas de común acuerdo, no pudiendo esta retribución ser inferior al valor de la hora correspondiente a uno y medio ingreso mínimo mensual.

Finalmente, aseguró que las disposiciones contenidas en el proyecto de ley en estudio apuntan a resolver adecuadamente las problemáticas que afectan a los trabajadores de ferrocarriles, mediante el establecimiento de una jornada especial de trabajo que considera las particularidades que deben atender durante la prestación de sus servicios.

Consultas

El Senador señor Letelier consultó acerca de la aplicación efectiva del derecho del trabajador, una vez finalizada la jornada, para descansar, como mínimo, 10 horas continuas junto al tiempo necesario para traslado del trabajador al lugar en que pernocte o descanse, en relación con la situación de los trabajadores del sector minero.

Asimismo, consultó respecto de la extensión del cómputo del tiempo que el trabajador utiliza para desplazarse a sus servicios como parte de su descanso diario para la generalidad de los trabajadores.

El Ministro del Trabajo y Previsión Social Subrogante, señor Francisco Javier Díaz Verdugo, explicó que el artículo 25 ter que el proyecto propone incorporar al Código del Trabajo constituye una norma especial, por lo que, utilizando un criterio de especialidad, sólo resulta aplicable al personal de ferrocarriles que, en la hipótesis descrita, debe pernoctar o descansar en un lugar distinto al de su residencia habitual una vez que su jornada laboral ha concluido.

PRESENTACIÓN DE LA COORDINADORA DE TRABAJADORES FERROVIARIOS

El Vicepresidente de la Federación Nacional Ferroviaria, señor Wladimir Barahona expuso las observaciones de dicha entidad respecto del proyecto de ley en estudio.

En primer lugar, señaló que la regulación legal vigente, contenida en el artículo 25 del Código del Trabajo, permite, en la práctica, la extensión de la jornada de los trabajadores del sector ferroviario hasta por dieciséis horas diarias, lo que se verifica frecuentemente en el trasporte de carga, generándose una serie de problemáticas para la salud y las relaciones familiares de los trabajadores.

En consecuencia, abogó por el mejoramiento de las condiciones laborales de los trabajadores ferroviarios, particularmente en lo relativo a la modificación a la extensión de su jornada, con la finalidad de proteger su salud y seguridad en el empleo y sus relaciones personales y de familia.

Seguidamente, el Presidente del Sindicato de Trabajadores de Trenes Metropolitanos S.A., señor Fernando Arcos, aseveró que dichas problemáticas afectan a todos los trabajadores del sector ferroviario de transporte de pasajeros y de carga, a raíz de la extensión de su jornada de trabajo y la escasez de horas de descanso, lo que no sólo genera

una serie de consecuencias para los trabajadores, sino que puede generar una situación riesgosa para los pasajeros que utilizan dicho medio de transporte.

Consultas

El Senador señor Larraín coincidió en la necesidad de conciliar las normas sobre jornada laboral de los trabajadores del sector ferroviario y la debida protección de su derecho al descanso.

En ese contexto, consultó respecto del número de trabajadores que se desempeñan en el sector y el efecto que una eventual modificación de su jornada podría generar para el funcionamiento del sistema ferroviario.

El Vicepresidente de la Federación Nacional Ferroviaria, señor Wladimir Barahona, afirmó que la modificación a la jornada de trabajo del sector ferroviario no produciría un perjuicio para la organización de las empresas que operan en el sector, toda vez que, actualmente, tratándose del área de carga, la jornada efectiva no supera las nueve horas diarias, en tanto que, en el área de transporte de pasajeros, la duración del servicio se extiende hasta por seis horas diarias, lo que resulta compatible con las disposiciones contenidas en la iniciativa en análisis. Con todo, sostuvo que la legislación vigente permite extender la duración de dicha jornada hasta por dieciséis horas diarias, lo que, en definitiva, genera un perjuicio para los trabajadores.

En lo tocante al número de trabajadores que presta servicios en el sector, detalló que, comprendiendo a todas las empresas del sector, incluyendo aquellas que prestan servicios entre Antofagasta y Bolivia y los servicios de transporte de carga y pasajeros a nivel nacional y metropolitano, se trata de aproximadamente dos mil quinientos trabajadores.

La Senadora señora Goic consultó respecto de la regulación de los denominados turnos de espera o llamado, particularmente en lo relativo al establecimiento de un límite mensual, con miras a no extender excesivamente la extensión de la jornada laboral.

El Ministro del Trabajo y Previsión Social Subrogante, señor Francisco Javier Díaz Verdugo, explicó que, en cualquier caso, debe considerarse que, para efectos del cómputo de estos turnos, opera el límite de ciento ochenta horas mensuales de trabajo que consigna el inciso primero del artículo 25 *ter* que el proyecto pretende incorporar al Código del Trabajo.

El Presidente del Sindicato de la Empresa Ferrocarril del Pacífico S.A., FEPASA, señor José Bonnin, agregó que los turnos de llamado resultan aplicables con mayor frecuencia a los trabajadores ferroviarios de carga de pasajeros. Con todo, aseveró que la aplicación de dicha figura resulta ser cada vez más infrecuente, toda vez que, durante los últimos años, los trabajadores del sector operan conforme a un programa mensual de trabajo fijado con antelación.

El Senador señor Allamand consultó respecto de la individualización de las empresas que operan en el sector ferroviario.

El Presidente del Sindicato de Trabajadores de Trenes Metropolitanos S.A., señor Fernando Arcos, explicó que la titularidad en la negociación con los trabajadores corresponde a la Empresa de Ferrocarriles del Estado y sus filiales, incluyendo a Metro Valparaíso, Empresa de Trenes Metropolitanos S.A., Ferrocarril del Pacífico S.A. y Empresa de Transporte Ferroviaria S.A.

Enseguida, el Senador señor Allamand manifestó que, considerando la relevancia que ha adquirido el sector ferroviario durante los últimos años, es necesario implementar las reformas legales que pudieren implementarse en este ámbito con un criterio de estabilidad en el tiempo.

En ese contexto, aseveró que el texto sometido a consideración de la Comisión distingue la jornada aplicable a los maquinistas de transporte de pasajeros y de carga, toda vez que, tratándose de aquéllos, opera un límite de jornada equivalente a siete horas treinta minutos, en tanto que, para los trabajadores de carga, equivale a nueve horas continuas. Al respecto, consultó sobre las razones que motivan dicha distinción.

Asimismo, preguntó respecto de la forma de cómputo del período conforme al cual el trabajador podrá hacer uso de su derecho al descanso una vez finalizada la jornada ordinaria diaria, toda vez que, a las diez horas mínimas que contempla el proyecto, deberá agregarse el tiempo necesario para traslado del trabajador al lugar en que pernocte o descanse.

El Presidente del Sindicato de Trabajadores de Trenes Metropolitanos S.A., señor Fernando Arcos, explicó que la distinción entre la duración de jornada de los trabajadores de carga y transporte de pasajeros radica en la diferencias existentes en el trayecto que deben realizar.

En efecto, detalló que, tratándose del transporte de pasajeros, se trata de un trayecto directo que debe cumplir un itinerario establecido previamente, en tanto que, en el caso del transporte de carga, se encuentra sujeto a las contingencias que pudieren ocurrir en la vía, lo que genera sucesivas detenciones, sin que se encuentre sujeto al cumplimiento de un horario de llegada a destino.

El Senador señor Allamand, habida cuenta de dichas consideraciones, sostuvo que podría ocurrir que, en el caso del transporte de carga, no se produzcan detenciones en la vía. De ese modo, aseveró que, en conformidad a las disposiciones contenidas en la iniciativa, el trabajador podría realizar labores de conducción durante nueve horas continuas, a diferencia de lo que ocurre con los operarios de transporte de pasajeros, quienes, en cualquier caso, no podrán exceder las siete horas y treinta minutos de jornada de trabajo, no debiendo conducir, en este caso, más de cinco horas continuas.

El coordinador legislativo del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, señor Francisco del Río, explicó que las labores de conducción se enmarcan dentro de la prestación de un servicio que incluye varias etapas, tales como la preparación del *convoy,* la conducción propiamente tal, la atención de las contingencias que pudieren producirse durante el trayecto y la finalización o cierre del servicio, lo que incluye maniobras en el lugar de llegada o destino.

Por tanto, añadió, el cómputo de nueve horas, tratándose de los trabajadores de carga, incluyen la totalidad de dichas labores, esto es, todas aquellas que quedan comprendidas dentro del servicio ferroviario. En consecuencia, aseveró que no es posible que, en la práctica, el trabajador pueda realizar labores de conducción durante nueve horas continuas.

El Presidente del Sindicato de Trabajadores de Trenes Metropolitanos S.A., señor Fernando Arcos, ratificó la existencia de labores de conducción del *convoy* y otras prestaciones que también forman parte del servicio de transporte ferroviario. Asimismo, detalló que la velocidad con que se desplazan ambos servicios es distinta, toda vez que el servicio de transporte de pasajeros se moviliza a una velocidad constante de 140 km/hora, en tanto que los trenes de carga lo hacen a 60 km/hora.

El Vicepresidente de la Federación Nacional Ferroviaria, señor Wladimir Barahona, puntualizó que tratándose del transporte de carga se requiere de la realización de una serie de labores destinadas a la preparación del convoy, lo que no ocurre en el caso del transporte de pasajeros.

En relación a la forma de cómputo del período conforme al cual el trabajador podrá hacer uso de su derecho al descanso una vez finalizada la jornada ordinaria diaria, el coordinador legislativo del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, señor Francisco del Río, explicó que la disposición sometida a consideración de la Comisión -que establece que finalizada la jornada ordinaria diaria el trabajador tendrá derecho a un descanso mínimo de 10 horas continuas, al que se agregará el tiempo necesario para traslado del trabajador al lugar en que pernocte o descanse- considera la situación en que el trabajador, al término de su jornada, queda fuera de la base en que inicia sus labores, en cuyo caso la empresa determina el lugar de descanso.

El Presidente del Sindicato de Trabajadores de Trenes Metropolitanos S.A., señor Fernando Arcos, agregó que el sentido de dicha disposición apunta a resguardar el derecho al descanso del trabajador ante las distintas hipótesis que pueden ocurrir ante la llegada del convoy a su destino. En efecto, sostuvo que, en ocasiones, el lugar destinado a su descanso se encuentra alejado de la estación de término del servicio, en tanto que en otros lugares éste se encuentra dentro de dicha estación.

En consecuencia, la norma contenida en el proyecto en análisis apunta a evitar que, en uno u otro caso, el tiempo que demanda el traslado del trabajador desde la estación de destino hacia su lugar de descanso sea imputado a su descanso diario mínimo, el que, en los términos contenidos en la iniciativa, alcanza a las diez horas continuas.

-Puesto en votación en general el proyecto de ley, fue aprobado por la unanimidad de los integrantes de la Comisión, Senadoras señoras Goic y Muñoz y Senadores señores Allamand, Larraín y Letelier.

EXPOSICIÓN DE LOS REPRESENTANTES DEL FERROCARRIL ANTOFAGASTA A BOLIVIA Y DEL FERROCARRIL DE ANTOFAGASTA FCAB

En sesión celebrada el día miércoles 18 de junio de 2014, el Gerente General del Ferrocarril de Antofagasta, (FCAB), señor Miguel Sepúlveda Campos, expuso las observaciones de dicha empresa respecto del proyecto de ley en estudio.

Detalló que el propósito de su presentación apunta a describir el contexto general en que se desarrollan las operaciones de carga, señalar algunas particularidades de la jornada de trabajo del personal de ferrocarriles, dar cuenta de las características y complejidades de la operación de transporte, y exponer el parecer de la entidad respecto del proyecto de ley en estudio.

Seguidamente, indicó que el territorio operacional de la empresa comprende las ciudades de Antofagasta, Mejillones, Calama y Ollagüe, llegando hasta la frontera con Bolivia, constituyendo la única conexión ferroviaria operativa que permite la vinculación de dicho país con los puertos chilenos. Agregó que realizan únicamente labores de carga de insumos para la minería para clientes tales como Minera El Abra, Minera Escondida, Minera Zaldívar, Minera Sierra Gorda, CODELCO y Minera Spence, junto con la carga de mineral que se recibe en la frontera con Bolivia, la que asciende a cerca de un millón de toneladas.

A continuación, aseveró que las empresas ferroviarias se ven en la obligación de formar al personal técnico especializado en conducción de locomotoras, dado que no existen centros de formación técnica específicas. En la misma línea, sostuvo que la conducción de locomotoras y operación de trenes es una actividad que en la actualidad no reúne a más de 1.000 técnicos especializados a nivel país, en cuyo contexto la carrera funcionaria es una fuente indispensable para el crecimiento y desarrollo de los trabajadores y las empresas del sector.

Continuó diciendo que la empresa Ferrocarril de Antofagasta (FCAB) está sujeta a convenios colectivos de larga data, incluso con la negociación más extensa que se ha producido en el país, por casi siete años.

Manifestó que la empresa ha tenido un solo conflicto laboral en los últimos 40 años, provocado por un cambio en la legislación, tal es así que contando con un contrato colectivo por siete años, la ley disminuyó el período a cuatro años de vigencia, situación que acaeció en el período de renovación y la Dirección del Trabajo interpretó que la disposición legal tenía efecto retroactivo, de modo que al contrato vigente se le ponía término inmediato, lo que provocó la huelga de los trabajadores.

El Gerente General de FCAB, señor Miguel Sepúlveda, destacó que desde el año 1989 cuentan con una autorización de jornada excepcional otorgada por la Dirección del Trabajo, que regula la jornada de trabajo del personal de trenes, la que fue renovada el año 2013, con el acuerdo unánime del personal, cuya vigencia se extiende hasta septiembre de 2017, la que –en todo caso- guarda armonía con los acuerdos consagrados en el contrato colectivo. Asimismo, indicó que tanto los dirigentes sindicales como los trabajadores y la administración de la empresa tienen comprensión de que dichos acuerdos y la autorización expedida por la Dirección del Trabajo son esenciales para la competitividad de la industria, dado que el transporte de carga por ferrocarriles es menos del 5%.

Añadió que las particularidades de la operación ferroviaria hacen indispensable contar con un sistema excepcional de jornada, porque los servicios de logística y transporte corresponden a grandes volúmenes de cargas y los trenes son operados a velocidades bajas, no superando una velocidad máxima de 50 kilómetros por hora y con un promedio de 20 kilómetros por hora, atendido al recorrido que de subida se inicia al nivel del mar hasta llegar a 4 mil metros de altura y en bajada el frenado del tren presenta complicaciones. Por otro lado, existen distintas estaciones a lo largo de la vía, las que se utilizan para realizar cruzamiento de trenes, esto es, para dar el paso al que va subiendo el que viene bajando espera en la estación.

Explicó que los puntos donde el personal aloja son Mejillones, Calama y Ollague y en la Minera Escondida.

Recalcó que el transporte de carga no cumple un itinerario como el tren de pasajeros, puesto que existen una serie de variables como las condiciones climáticas, los tiempos de carga y descarga, estado de la vía, disponibilidad de terminales, etcétera. Con todo, informó que la empresa contrató al Centro de Modelamiento Matemático de la Universidad de Chile para que diseñara un diagrama para balancear las cargas de trabajo, sistema informático que es utilizado por los trabajadores.

Destacó que la movilización de los trenes se efectúa con la autorización de un controlador, quien los monitorea bajo el concepto de vía libre. A su vez, la tripulación debe relevarse en varias oportunidades para posibilitar que el tren efectúe un ciclo completo de servicio, el cual puede tener una duración de hasta 48 horas.

Respecto al servicio ferroviario, señaló como sus principales fortalezas el personal capacitado para operar los trenes, las locomotoras, los carros y la vía férrea, elementos que permiten la entrega de tres grandes prestaciones: transporte, almacenamiento y embarque de las distintas cargas.

El Gerente General de FCAB, señor Miguel Sepúlveda, informó que el 87% del personal de la empresa está sindicalizado y un 13% es adherente en los convenios colectivos.

A continuación, enumeró una serie de aseveraciones para fundamentar la sugerencia de incorporar un numeral nuevo al artículo 25 ter, con el objetivo de asegurar la posibilidad de solicitar la autorización de la Dirección del Trabajo para establecer jornadas excepcionales. Las principales dicen:

-Las operaciones del ferrocarril están sujetas a frecuentes cambios en la programación de sus servicios, para lo cual requieren de una jornada de trabajo excepcional que otorgue una mayor flexibilidad.

-La empresa cuenta con plano y unánime acuerdo con sus trabajadores y sindicatos para operar la jornada excepcional.

-Los sistemas de incentivo variable, vigentes en el FCAB, dependen en mayor medida de la permanencia de la jornada excepcional.

-La operación de trenes, por su naturaleza, presenta características muy diferentes a cualquier otro sistema de transporte.

-La función de maquinista de trenes demanda menores esfuerzos físicos y psíquicos.

Finalmente, el Gerente General de FCAB, señor Miguel Sepúlveda, dio lectura a la propuesta del numeral que, en su opinión, daría solución a la inquietud manifestada. El texto dice lo siguiente:

"6.- Con todo, las reglas establecidas en los numerales 2 y 5 de este artículo podrán ser modificadas por acuerdo de las partes, con autorización de la Dirección del Trabajo, en conformidad a las facultades que le otorgan los incisos penúltimo y final del artículo 38 de este Código, o bien como parte de las materias a negociar colectivamente.

Seguidamente, hizo uso de la palabra el Presidente del Sindicato 1 de la empresa FCAB, señor Guillermo González Fierro, el que primeramente precisó que lleva trabajando 40 años en la empresa y de esos ha cumplido 30 años como dirigente.

Aclaró que concurrió a la sesión de la Comisión por mandato de la asamblea sindical y, en lo concerniente al tema de explicitar la remisión al artículo 38 del Código del Trabajo, opinó que en el número 1 del artículo 25 ter estaba contemplada dicha situación.

Manifestó que el espíritu del proyecto de ley reflejaba los más de 30 años que llevaban esperando los trabajadores de ferrocarriles para contar con una legislación clara en cuanto a la jornada laboral y los descansos.

Luego, intervino el abogado asesor de la empresa Ferrocarril de Antofagasta, señor Mario Varas Castillo, quien fundamentó la petición de agregar un numeral 6 al artículo 25 ter en la capacidad de las partes de acordar las condiciones de trabajo, con el debido resguardo de los derechos de los trabajadores y con la supervigilancia de la Dirección del Trabajo.

Añadió que es de interés de la empresa flexibilizar aquello que guarda relación con las programaciones de carácter mensual contempladas en el número 2 del artículo 25 ter, porque dadas las condiciones en que opera FCAB es más apropiada la jornada excepcional que permite una anticipación de la tarea del trabajador con 24 horas y turnos más amplios de los establecidos en el número 5 del artículo 25 ter.

Con todo, celebró el número 4 que fortalece los descansos y la jornada diaria máxima del transporte de carga de 9 horas.

Comentarios

El Subsecretario del Trabajo, señor Francisco Javier Díaz Verdugo, celebró el nivel que han alcanzado las relaciones sindicales en la empresa FCAB y, en cuanto a la inclusión de un numeral nuevo en el artículo 25 ter, aclaró que la posibilidad de acordar jornadas de trabajo especiales conforme al artículo 38 del Código del Trabajo subsiste. No obstante ello, dijo entender la preocupación de los empresarios al aprobarse la incorporación del artículo 25 ter que tendría el carácter de una

norma especialísima, por lo que –aseveró- si la Comisión llega al acuerdo de agregar un numeral nuevo en ese tenor, el Ejecutivo no tendría objeción.

La Senadora señora Muñoz manifestó su preocupación por la incorporación de un numeral con ese propósito, ya que estaría desvirtuando la finalidad de la iniciativa en discusión y abriría las puertas para que cada empresa estableciera jornadas especiales, dejando sin efecto el mandato legal.

El Senador señor Larraín opinó que podría surgir un conflicto de interpretación, porque la norma especial –que va a ser el artículo 25 ter- puede preferir sobre la norma general.

El coordinador legislativo del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, señor Francisco Del Río, explicó que la jornada regulada en el artículo 25 ter y la jornada excepcional autorizada por la Dirección del Trabajo cruzan el tema del descanso dominical, al ser consideradas faenas continuas y el artículo 38 del Código del Trabajo se refiere a la distribución de la jornada de aquellas empresas que están exceptuadas del descanso dominical y, cuando ello no es posible, cabe la solicitud de jornada excepcional.

Continuó expresando que la jornada excepcional tiene una serie de requisitos que salvaguardan de alguna forma los derechos más básicos de los trabajadores, tales como la calidad de resolución administrativa a la que debe concurrir el acuerdo del sindicato, en caso de existir o el acuerdo de la mayoría de los trabajadores o de la mayoría de los trabajadores no sindicalizados; además, debe establecerse por el Comité Paritario una memoria que establece el nivel de riesgo y la estructura de riesgos de la empresa y las medidas de prevención que la empresa implementa más compensaciones adicionales que comprenden el otorgamiento de días de feriado anual y la compensación de días festivos.

El Senador señor Larraín manifestó que es elemental fijar los derechos de los trabajadores, pero al mismo tiempo sería pertinente abrir un espacio de excepcionalidad debidamente fundamentado y autorizado por la autoridad correspondiente.

El Senador señor Letelier manifestó su desacuerdo con la propuesta de agregar un numeral nuevo al artículo 25 ter, ya que la finalidad de tal proposición es que la empresa pueda ir más allá en la negociación colectiva en estricta relación con el tema de la competitividad, materia cuya solución no surgirá de incorporar una disposición en ese sentido, sino que la estrategia para ello es dejar de subsidiar al transporte de carga terrestre.

Agregó que el texto despachado por la Cámara de Diputados refleja el anhelo de los trabajadores ferroviarios de contar con una regulación clara y precisa respecto de su jornada laboral y los descansos mínimos que les corresponden.

El Senador señor Larraín manifestó que la preocupación de los representantes de la empresa FCAB está dada porque el artículo 25 ter contempla un régimen excepcional y específico para los trabajadores ferroviarios y la norma del artículo 38, que ha sido aplicada por la Dirección del Trabajo, ya no podría extenderse a dichos trabajadores.

El Subsecretario del Trabajo, señor Francisco Javier Díaz Verdugo, calificó al artículo 38 del Código del Trabajo como una norma positiva, en el sentido que fuerza a que los trabajadores y los empleadores se avengan en materia de jornadas y descansos, funcionando –puntualizó- razonablemente bien.

Postuló que una solución para el peligro interpretativo que inquieta a los empresarios es la historia fidedigna de la ley, en cuanto entender que el artículo 25 ter es la norma base, sin perjuicio de las jornadas que se acuerden según el inciso penúltimo del artículo 38 del Código del Trabajo.

La Senadora señora Muñoz mantuvo su opinión de que el espíritu del artículo 25 ter es regular en forma específica la jornada laboral y los descansos de los trabajadores ferroviarios y recordó que la Moción original tuvo como base para agregar dicho artículo la interpretación dada por los empleadores y la Inspección del Trabajo a la norma actual, en cuanto que la jornada podía comprender hasta dieciséis horas continuas sin derecho a descanso ni alimentación, por lo que introducir una remisión al inciso penúltimo del artículo 38 podría significar distintas interpretaciones que desvirtuarían el sentido de ambas disposiciones.

La Senadora señora Goic estimó que tanto el artículo 25 ter que se propone incorporar al Código del Trabajo como el artículo 38 del mismo cuerpo legal son textos lo suficientemente claros para adoptar las resoluciones pertinentes.

El Senador señor Larraín, teniendo en consideración la sugerencia formulada por los representantes de las empresas de ferrocarril, presentó la siguiente indicación:

“Para agregar al artículo 25 ter que se incorpora al Código del Trabajo, un numeral 6 del siguiente tenor:

“6.- Las reglas anteriores se aplicarán sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso penúltimo del artículo 38 de este Código.”.”.

-Puesta en votación fue rechazada por 2 votos en contra de las Senadoras señoras Muñoz y Goic y un voto a favor del Senador señor Larraín.

-Seguidamente, la Presidenta puso en votación en particular el proyecto de ley, resultando aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Senadoras señoras Goic y Muñoz y Senadores señores Larraín y Letelier, en los mismos términos en que lo hizo la Cámara de Diputados.

TEXTO DEL PROYECTO

En conformidad con los acuerdos adoptados, la Comisión de Trabajo y Previsión Social propone aprobar el proyecto de ley en los mismos términos en que lo despachó la Cámara de Diputados, cuyo texto señala lo siguiente:

PROYECTO DE LEY:

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

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

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

3.- Incorpórase el siguiente artículo 25 ter:

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

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

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

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

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

4.- Finalizada la jornada ordinaria diaria el trabajador tendrá derecho a un descanso mínimo de 10 horas continuas, al

que se agregará el tiempo necesario para traslado del trabajador al lugar en que pernocte o descanse.

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

Acordado en sesión celebrada el día 11 de junio de 2014, con asistencia de la Senadora señora Muñoz (Presidenta), de la Senadora señora Goic y de los Senadores señores Allamand, Larraín y Letelier y en sesión celebrada el día 18 de junio de 2014, con asistencia de la Senadora señora Muñoz (Presidenta), de la Senadora señora Goic y de los Senadores señores Larraín y Letelier.

Sala de la Comisión, a 23 de junio de 2014.

PILAR SILVA GARCÍA DE CORTÁZAR
Secretaria de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

PRIMER INFORME DE LA COMISIÓN DE TRABAJO Y PREVISIÓN SOCIAL, ACERCA DEL PROYECTO DE LEY QUE AGREGA UN NUEVO ARTÍCULO 25 TER AL CÓDIGO DEL TRABAJO, ESTABLECIENDO JORNADA DE TRABAJO DE PERSONAL DE FERROCARRILES.
(Boletín Nº 8.381-13)

I. PRINCIPALES OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN: Regular la jornada de trabajo de los trabajadores ferroviarios en consideración a las características de la labor que desempeñan, limitando la jornada diaria en el caso de transportes de pasajeros a 7 horas 30 minutos y respecto del transporte de carga a 9 horas. El maquinista de tren de pasajeros no podrá conducir más de 5 horas continuas y tendrá una hora de descanso.

II. ACUERDOS: aprobado en general por la unanimidad de los integrantes de la Comisión (Senadoras señoras Goic y Muñoz y Senadores señores Allamand, Larraín y Letelier) y en particular por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión (Senadoras señoras Goic y Muñoz y Senadores señores Larraín y Letelier).

III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN: consta de un artículo único.

IV.NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL: no hay.

V.URGENCIA: no tiene.

VI. ORIGEN INICIATIVA: Cámara de Diputados. **Moción del año 2012** de la ex Diputada y actual Senadora señora Muñoz, del ex Diputado y actual Senador señor De Urresti, de la Diputada señora Sepúlveda, de los Diputados señores Andrade, Jiménez, Saffirio, don René y Venegas, de la ex Diputada señora Isasi y de los ex Diputados señores Delmastro y Vilches.

VII.TRÁMITE CONSTITUCIONAL: segundo.

VIII.APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS: unánime. 68 votos a favor.

IX.INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: 14 de enero de 2014.

X.**TRÁMITE REGLAMENTARIO**: primer informe, en general y en particular.

XI. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA: el Código del Trabajo.

Valparaíso, 23 de junio de 2014.

PILAR SILVA GARCÍA DE CORTÁZAR
Secretaria de la Comisión

ÍNDICE

Asistencia	1 y 2
Objetivos del proyecto	2
DISCUSIÓN EN GENERAL Y EN PARTICULAR	
-Exposición del Ministro del Trabajo y Previsión Social Subrogante, señor Francisco Javier Díaz Verdugo	4
-Presentación de la Coordinadora de Trabajadores Ferroviarios	5
-Consultas	6 a 9
-Aprobación en general	9
-Exposición de Ferrocarriles Antofagasta Bolivia y Ferrocarril Antofagasta	9
-Comentarios	12
-Indicación presentada por el Senador señor Larraín	14
-Aprobación en particular	14
-Texto del proyecto despachado por la Comisión	15