SEGUNDO INFORME DE LA COMISIÓN DE TRABAJO Y PREVISIÓN SOCIAL, recaído en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que modifica el Código del Trabajo en lo referente a la jornada de trabajo de los choferes y auxiliares de la locomoción colectiva rural.

BOLETÍN Nº 5.156-13

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 una Moción de los Honorables Senadores señores Juan Pablo Letelier Morel, señora Soledad Alvear Valenzuela y señores Andrés Allamand Zavala y Pedro Muñoz Aburto.

A una o más de las sesiones en que se consideró esta iniciativa de ley asistieron, además de los miembros de la Comisión, el Ministro del Trabajo, señor Osvaldo Andrade, acompañado por su asesor legislativo, señor Francisco Del Río, y por su asesor jurídico, señor Cristián Pumarino; el Subsecretario del Trabajo, señor Zarko Luksic, acompañado de su asesor, señor Ariel Rossel, y de la Dirección del Trabajo, el Jefe de Fiscalización, señor Cristián Melis.

Asimismo, concurrieron especialmente invitadas a exponer sus puntos de vista sobre el proyecto de ley en informe, las entidades que se indican a continuación, representadas del siguiente modo:

- La Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile, encabezada por su Presidente, señor Andrés Ovalle, acompañado por el Secretario General, señor Ramón Morras, el Director Nacional, señor Juan Araya, y el abogado asesor, señor Carlos Boada.

- La Confederación Nacional de Federaciones y Sindicatos de Trabajadores del Transporte Terrestre y Afines (CONATRACH), representada por el abogado, señor Omar Pizarro, el Tesorero Nacional, señor Víctor Quevedo, el dirigente del Sindicato Nacional, señor Juan Millachez, el Presidente Regional, señor Ramón Becerra, el delegado, señor José Figueroa, y el señor Manuel Morales.

- La Federación Nacional de Sindicatos de Conductores de Buses, Camiones, Actividades Afines y Conexas de Chile (FENASICOCH), por intermedio de su Presidente, señor José Sandoval,

acompañado por el Secretario General, señor Juan Ibáñez, y el Tesorero, señor Sabino Pasten.

- La Federación Gremial Nacional de Buses del Transporte de Pasajeros Rural, Interurbano, Interregional e Internacional de Chile (FENABUS), encabezada por su Presidente, señor Marcos Carter, acompañado por el Tesorero, señor Oscar Barros, y el abogado, señor Antonio Rodríguez.

- La Asociación de Buses de la Provincia de Curicó A.G. (ASOBUS), mediante su Presidente, señor Osvaldo Yánez, junto al Director, señor Pablo Oyarzún, el Coordinador, señor José Cervela, y el asesor legal, señor Marcos Santelices.

- La Confederación Nacional de Transporte de Regiones (CONABUS), por intermedio de su Presidente, señor José Muñoz, acompañado por el Secretario Regional de la VII Región, señor Luis Araya, el Presidente del Sindicato Rancagua, señor Luis Soto, y los abogados asesores, señores Jorge Ibarra y Wladimir Román.

- La Federación de Transportes de la Provincia de Talagante, representada por el señor Víctor Fuentealba.

- - -

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: ninguno.

2.- Indicaciones aprobadas sin modificaciones: no hay.

3.- Indicaciones aprobadas con modificaciones: números 1 y 3.

4.- Indicaciones rechazadas: ninguna.

5.- Indicaciones retiradas: 2, 4 y 5.

6.- Indicaciones declaradas inadmisibles: no hay.

- - -

Previo a la discusión en particular del proyecto, en sesión celebrada con fecha 8 de agosto de 2007, la Comisión escuchó a diversas organizaciones del sector del transporte, tanto de carga como de pasajeros, representativas de empleadores y trabajadores, las cuales expusieron sus opiniones en torno al proyecto de ley en análisis.

Se deja constancia de que todos los documentos acompañados por quienes concurrieron invitados a la Comisión, fueron debidamente considerados por los señores Senadores integrantes de la misma, y se contienen 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.

En primer término, presentaron sus planteamientos las entidades vinculadas al transporte de carga terrestre.

Iniciando la ronda de exposiciones, intervino el señor Presidente de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile, quien manifestó que, en términos generales, la entidad a la que representa comparte la iniciativa legal en estudio y las modificaciones propuestas por el Ejecutivo para su perfeccionamiento.

Al respecto señaló que, por ejemplo, coincide con la propuesta de separar la jornada ordinaria de trabajo de 180 horas mensuales, de los tiempos de espera, los que son concebidos como una jornada especial, no imputable a aquélla, con un tope máximo de 88 horas al mes, y remuneradas en base a la proporción de 1,5 ingresos mínimos mensuales. Lo anterior, apuntó, podría significar para los conductores un incremento de sus remuneraciones entre un 15 y un 25%. En cambio, acotó, de permanecer sin modificación el actual artículo 25 del Código del Trabajo, seguiría siendo necesaria la contratación de un segundo conductor por camión, lo que importa una merma de un 35% en los ingresos de los empleados y un aumento de los costos para los dueños de camiones que alcanza el 26%. En consecuencia, puntualizó, la forma de resolver la problemática actual que afecta al sector en este ámbito, es positiva.

Destacó que la Confederación que preside, durante más de dos años sostuvo reuniones con los sindicatos de choferes a fin de consensuar algunas materias tales como, la jornada de trabajo y su distribución mensual, la utilización de los tiempos de descanso cuando la conducción es inferior a cinco horas, la posibilidad de arribar a un lugar seguro para efectuar el descanso, la inimputabilidad de los tiempos de espera a la jornada laboral y la compensación económica de los mismos. Dichas negociaciones concluyeron en una serie de acuerdos que se orientaban hacia una flexibilización del régimen aplicable.

Sin embargo, advirtió, la actual propuesta en estudio para la modificación de la normativa vigente no corresponde íntegramente a los consensos alcanzados, por cuanto, si bien los recoge en diversos aspectos, en otros tantos se observan algunas imprecisiones. Seguidamente, detalló los puntos que corresponden a uno y otro caso:

- Duración de la jornada ordinaria de trabajo de los choferes de vehículos de carga terrestre interurbana, estableciéndose ésta en un tiempo no superior a 180 horas mensuales. En este aspecto, apuntó, el texto responde a los acuerdos alcanzados y se condice con la realidad del sector.

- Distribución de dicha jornada laboral en no más de 26 ni en menos de 24 días, punto que no coincide con los consensos logrados, al tenor de los cuales la jornada se distribuiría mensualmente en no menos de 21 días, aplicando la regla de distribución de jornada contemplada en el artículo 28 del Código del Trabajo, el cual establece un mínimo de 5 días a la semana, lo que, mensualizado, arroja la cantidad de 20,70, es decir, un aproximado de 21 días al mes.

- Tiempo de descanso -a bordo y en tierra- y el de las esperas -a bordo o en el lugar de trabajo-, no imputables a la jornada laboral. Al respecto, indicó que se incurre en un error al contemplar la compensación económica sólo tratándose de los períodos de espera, mas no así en el caso de los tiempos de descanso.

- Retribución económica de los tiempos de espera según el acuerdo de las partes, estableciéndose una base de cálculo no inferior a la proporción de 1,5 ingresos mínimos mensuales y un tope máximo de 88 horas mensuales a pagar por dicho concepto. Destacó que esta fue una materia largamente debatida y que fue resuelta en el sentido indicado.

- En los casos de conducción continua inferior a cinco horas, el descanso mínimo será de 24 minutos por cada hora conducida, cumpliéndose esta obligación en el lugar habilitado más próximo en que el vehículo pueda detenerse sin obstruir la vía pública. La duración de este descanso, acotó, fue el primer punto de acuerdo logrado, constituyendo una flexibilidad pactada que beneficia a todo el sector. En cuanto al lugar de descanso, la propuesta es un verdadero avance para evitar la conducción indebida por más de cinco horas o el descanso en lugares sin la seguridad suficiente para tales efectos.

- Finalmente, entre las materias que no fueron objeto de innovaciones, destacó el descanso mínimo ininterrumpido del trabajador de 8 horas dentro de cada 24 horas, la prohibición de conducir más de 5 horas continuas, después de las cuales el trabajador debe tener un descanso mínimo de 2 horas, y la obligación de mantener una litera en el

camión, cuando el descanso se realice, total o parcialmente, a bordo de aquél.

El señor Presidente de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile concluyó su intervención instando a la aprobación del proyecto de ley en informe, el cual representa una flexibilidad consensuada entre las partes interesadas, que persigue el mejoramiento de las condiciones laborales y remuneracionales de los trabajadores del sector.

A continuación, expuso el abogado asesor de la Confederación Nacional de Federaciones y Sindicatos de Trabajadores del Transporte Terrestre y Afines (CONATRACH), quien llamó al rechazo del proyecto de ley en análisis por cuanto, en la forma propuesta, vulneraría los derechos de los trabajadores.

En efecto, explicó, al tenor de la modificación propuesta, la jornada laboral de los trabajadores del sector se extendería por un total de 268 horas, toda vez que, además de las 180 horas de jornada ordinaria, se contemplan 88 horas adicionales por concepto de tiempos de espera. Lo anterior, a pesar de que los restantes trabajadores del país tienen una jornada laboral de 180 horas, tras las cuales el mayor tiempo trabajado corresponde a horas extraordinarias que deben pagarse con el respectivo recargo legal.

Además, las referidas 88 horas adicionales se pagarían a un valor inferior al que corresponde a la remuneración derivada de la ejecución de una jornada ordinaria, en razón de que el proyecto establecería una base de cálculo especial para su pago en función del ingreso mínimo mensual. Consecuencialmente, agregó, dicha fórmula también arroja una retribución económica menor de la que habría correspondido de pagarse esta jornada anexa como horas extras propiamente tales.

Asimismo, sólo después de verificadas estas 88 horas de espera, el trabajador podrá cumplir horas extraordinarias, pero, a mayor abundamiento, no queda claro si éstas se pagarán conforme a la remuneración de la jornada ordinaria o de acuerdo a la remuneración del tiempo de espera, la que, como se dijo, es inferior a aquélla.

Añadió que lo anterior no sólo contraviene el ordenamiento jurídico interno, sino que también la normativa existente en esta materia a nivel internacional.

En efecto, explicó, conforme a nuestra legislación laboral, el tiempo en que el trabajador se encuentra a disposición del empleador, aun sin realizar labor efectiva, por causas que no les son

imputables, es considerado como jornada de trabajo propiamente tal, lo que no sucedería en la especie.

Asimismo, de acuerdo al Convenio N° 153 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), el descanso -de 10 horas consecutivas o, a lo menos, de 8 horas, cada 24-, debe efectuarse lejos del vehículo, por lo tanto no se vislumbraría razón alguna para pretender extender aun más la jornada laboral, vulnerando el debido y necesario descanso.

Por otra parte, agregó, el proyecto excluiría al trabajador de los beneficios y la cobertura de protección de la ley N° 16.744, sobre accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, durante los descansos a bordo del vehículo y de los tiempos de espera, al no ser éstos considerados como jornada laboral. Lo anterior, apuntó, resulta particularmente preocupante.

De igual modo, añadió, reviste especial interés para el sector que la normativa que se establezca considere la implementación de un efectivo sistema de control de la jornada de trabajo. Indicó que es necesario que se imponga la obligación de utilizar elementos técnicos para el registro de la jornada laboral a fin de verificar las horas exactas de conducción y las de espera. En el ámbito del transporte interurbano de pasajeros, por ejemplo, las resoluciones N^{os} 1.081 y 1.082 de la Dirección del Trabajo, contemplan un mecanismo de control de la jornada de trabajo y del descanso mediante el sistema satelital GPS. Sin embargo, advirtió, la modificación legal, tal como está propuesta, no contempla en forma alguna el control del cumplimiento de la jornada.

Asimismo, apuntó, es igualmente importante que los organismos fiscalizadores ejecuten su labor de control, a fin de reducir el actual nivel de incumplimiento normativo. Numerosos estudios han comprobado que las extensas jornadas laborales del trabajador del transporte terrestre es la causa no sólo de fatales y lamentables accidentes de tránsito, sino que, además, afecta gravemente la salud de dichos trabajadores.

Finalmente, reiteró su petición de no aprobar el proyecto de ley en los términos en que está concebido, por cuanto vulnera los derechos laborales de los trabajadores del sector. Añadió que la materia requiere de una nueva discusión, pero con todas las organizaciones representadas en la mesa de diálogo social.

Enseguida, intervino el señor Presidente de la Federación Nacional de Sindicatos de Conductores de Buses, Camiones, Actividades Afines y Conexas de Chile (FENASICOCH), quien, en primer

término, reseñó los acontecimientos que dieron lugar a la actual regulación sobre la materia.

Al respecto, señaló que el debate sobre este tema se remonta al año 1991, cuando se inició la tramitación de la respectiva iniciativa legal, la cual llegó a ser ley en 1993, motivando posteriormente -en 1998-, que la Dirección del Trabajo emitiera una resolución sobre la materia, en contra de la cual se efectuó un paro nacional por parte de los empresarios del transporte. Añadió que FENASICOCH, junto a un sector de los empresarios no involucrados en el referido paro, llegaron a un acuerdo para compensar los tiempos de espera mediante el otorgamiento de un bono económico. Sin embargo, destacó, dicho acuerdo no fue cumplido, por lo que no hubo incremento alguno en las remuneraciones de los trabajadores del rubro, situación que fue puesta en conocimiento de los señores parlamentarios de la época -año 2000-, acompañándose la respectiva documentación que acreditaba los hechos denunciados. Lo anterior, finalmente, dio lugar a la modificación del artículo 25 del Código del Trabajo, para incorporar los tiempos de espera al cómputo de la jornada de trabajo. No obstante, esta nueva disposición también tuvo detractores, generando movilizaciones que pretendieron obtener su derogación.

Por otra parte, agregó, desde el año 2006, se han estado realizando reuniones tripartitas, con participación del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, a fin de encontrar una solución a las irregularidades y evitar que los conductores, antes de cumplir los 20 días trabajando, deban bajar de los camiones a su cargo por haber completado las 180 horas mensuales de jornada ordinaria laboral.

Producto de estas reuniones, acotó, se ha consensuado mantener la jornada de trabajo en 180 horas mensuales, pero agregando otras 88 horas al mes para efectos de espera, compensadas económicamente. Asimismo, se acordó que la jornada de 180 horas se distribuya en un determinado número de días al mes, esto es, en no más de 26 ni en menos de 21 días.

Puso especial énfasis en señalar que este tiempo de espera no corresponde a un momento de descanso, ya que el trabajador no dispone para sí de ese lapso de horas, y que, incluso, ni siquiera es un período de simple espera, por cuanto en la mayoría de los casos los trabajadores efectúan labores de vigilancia de los procesos de carga y descarga, rinden las cuenta del viaje y hasta realizan las cobranzas del flete.

Concluyó manifestando su preocupación por la propuesta que plantea que las referidas 88 horas adicionales sean remuneradas conforme al mutuo de acuerdo de las partes. Explicó que, según la experiencia verificada en el sector, los acuerdos de las partes no siempre se cumplen, lo que finalmente perjudica a los trabajadores. En

mérito de lo anterior, solicitó que la normativa imponga la obligación de retribuir económicamente estas horas, estableciendo, directamente, que se pagarán en proporción al valor de 1,5 ingresos mínimos mensuales.

Al finalizar esta primera ronda de exposiciones, el señor Subsecretario del Trabajo expresó que, efectivamente, las materias en debate, en lo que al transporte de carga terrestre se refiere, han sido objeto de sendos acuerdos entre las partes interesadas. Recordó, asimismo, que el punto de preocupación en esta Comisión surgió en relación a la base de cálculo propuesta para el pago de las 88 horas de tiempo de espera -establecida en un principio en proporción a un ingreso mínimo mensual-, motivando la sugerencia de ser incrementada a la proporción de 1,5 ingresos mínimos mensuales. En todo lo demás, remarcó, imperó el consenso de las partes.

A continuación, se presentaron las organizaciones vinculadas a los servicios de transporte de pasajeros.

En primer lugar, expuso el señor Presidente de la Federación Gremial Nacional de Buses del Transporte de Pasajeros Rural, Interurbano, Interregional e Internacional de Chile (FENABUS), quien explicó que la norma del artículo 25 del Código del Trabajo, en su actual redacción, data del año 1993 y ha sido aplicada sin inconvenientes, tanto a empleadores como trabajadores, por casi catorce años.

De ahí que, entonces, la entidad a la que representa no comparte la idea de excluir al transporte rural del ámbito de aplicación de dicha norma, ni menos la de aplicarle la normativa vigente para los servicios de transporte urbano de pasajeros que, de suyo, corresponden a una realidad distinta a la del servicio rural.

Por otra parte, destacó, el impacto de las modificaciones en estudio no sería menor, toda vez que los servicios de transporte que se prestan para distancias inferiores a 200 kilómetros, comprenden el 82% de los pasajeros transportados a nivel nacional.

Asimismo, agregó, el proyecto de ley, en los términos en que está concebido, obligaría en la mayoría de los casos a reducir la jornada laboral de los choferes a medio día y a contratar otros tantos para completar el resto de la jornada diaria, lo cual, obviamente, implica un costo importante que financiar y que no todos los empresarios podrán asumir, a menos que trasladen dicho costo al público, vía alza de tarifas.

En cuanto al sistema de control de jornada, indicó que, en principio, al sustraer el transporte rural de la aplicación de las normas que regulan el transporte por carretera y aplicarles las relativas al transporte

urbano -porque se estima que se asimila más a éste-, lo cierto es que se eximiría al servicio rural de la utilización de los mecanismos automatizados de control de jornada implementados en el transporte interurbano. Lo anterior, porque el transporte urbano se rige en esta materia por sistemas manuales -planillas de ruta-, como ocurría antes con el transporte por carretera, mecanismos que, según advirtió, son altamente manipulables y vulnerables.

Sin embargo, si lo que se pretende es aplicar al transporte rural las normas del transporte urbano a fin de no someterlo al actual sistema automatizado de control propio del servicio interurbano, en su opinión, bastaría con modificar las normas reglamentarias sobre fiscalización de jornada, en lugar de alterar las disposiciones de fondo.

En efecto, explicó, el legislador ha delegado la regulación de los respectivos mecanismos de control a la autoridad administrativa, precisamente para posibilitar su adecuación a las diversas particularidades de las distintas actividades económicas, entre éstas, las del sector transportes, y con ello, propender a mejores formas de fiscalizar el cumplimiento de la ley en beneficio de los trabajadores.

En este contexto, añadió, en el transcurso de los años la autoridad administrativa ha implementado diversas modalidades de control, desde los sistemas manuales, prácticamente fracasados, hasta los tecnológicamente más avanzados, como el sistema vigente aprobado por la resolución Nº 1.081, de 2005, de la Dirección del Trabajo, que implanta un mecanismo automatizado aplicable a los buses, con equipos a bordo o en los terminales.

Ahora bien, si de lo que verdaderamente se trata es de flexibilizar o eliminar estas normas de control, la vía correcta no sería la de modificar la legislación de fondo, ubicando al sector rural en las normas aplicables al transporte urbano, sin reconocer su especificidad, sino readecuar las normas administrativas que reglamentan el sistema de control de las horas de trabajo.

Por su parte, el asesor legal de FENABUS hizo presente que en el documento que se entregó a la Comisión, dicha entidad propone diversas alternativas para contribuir al perfeccionamiento de las modificaciones legales en proyecto, a fin de eliminar la inconsistencia derivada de equiparar el transporte rural al transporte urbano de pasajeros. Asimismo, se insta al reconocimiento legal expreso del servicio rural, atendiendo a las características que le son propias, y regulándolo mediante la incorporación en el Código del Trabajo de una disposición especial y distinta -por ejemplo, un artículo 25 bis A-, que se haga cargo de la particular realidad de dicho sector.

Enseguida, intervino el asesor legal de la Asociación de Buses de la Provincia de Curicó A.G. (ASOBUS), quien explicó que dicha organización agrupa exclusivamente a transportistas rurales y que su creación respondió a las necesidades propias del sector, las que no se veían reflejadas en las grandes organizaciones que, por lo general, reúnen a entidades representativas del transporte urbano e interurbano.

Agregó que ASOBUS, trabajando como organización de transportistas de exclusivo carácter rural, ha desarrollado negociaciones que han rendido frutos conforme a su propia realidad, por ejemplo, en la contratación de los seguros automotrices los que, con anterioridad, sólo se obtenían por intermedio del transporte interurbano y a un mayor valor.

Desde esa perspectiva, enfatizó, ASOBUS valora la idea de legislar respecto del transporte rural, el cual cuenta con características particulares que no lo hacen asimilable a ningún otro servicio de los que se prestan en el ámbito del transporte de pasajeros.

Añadió que, efectivamente, en la actualidad el transporte rural sólo está reconocido a nivel reglamentario, mediante el decreto supremo Nº 212, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, mas no así en el rango legal, donde éste no aparece, motivando que reciba un tratamiento que no resulta acorde a su realidad. Así por ejemplo, acotó, se exige a los microbuses rurales que utilicen el sistema automatizado de control que hoy día se implementa en los buses interurbanos, lo cual es imposible de cumplir. Para graficarlo, señaló que el microbús que recorre la ruta Curicó-Vichuquén no puede ni siquiera portar un aparato de radio, porque el mal estado del camino lo destruye al poco tiempo y, en consecuencia, menos podría contar con un dispositivo electrónico de control. A lo anterior se suma la antigua data de las máquinas con que opera el transporte rural, por lo que el señalado sistema automatizado, por su precio, sólo encarece los costos del servicio. Con ello, por tanto, se incurre en un permanente incumplimiento ya que no es posible implementar el mecanismo y acatar la referida exigencia.

Dentro de dicho contexto, solicitó que la nueva regulación legal reconozca la existencia del servicio de transporte rural de pasajeros, como propiamente tal, sin asimilarlo a otros servicios de transporte. Equipararlo, por ejemplo, al transporte urbano significaría que los choferes tendrían que trabajar sólo medio día y, tras ello, habría que paralizar el bus o contratar a un segundo chofer que lo conduzca, lo cual es económicamente inviable para el sector.

Recordó que este servicio se presta en el campo, transportando a los temporeros o a los jubilados que, desde las zonas rurales, concurren a los centros urbanos para recibir su pensión. Además,

explicó, los microbuses no cuentan con maletero, sino que con una parrilla donde la gente traslada sus enseres o animales. En consecuencia, se trata de una realidad totalmente diferente que amerita, por tanto, una regulación también distinta. Así por ejemplo, acotó, la jornada de trabajo requiere ser controlada mediante un sistema manual que permita acatar la normativa pertinente. Asimismo, la compensación económica de los tiempos de espera debe ser determinada de común acuerdo por la partes, porque ello responde a la forma como opera esta actividad.

Finalmente, el señor Presidente de ASOBUS hizo presente que en el sector siempre ha existido la inquietud por abordar esta realidad y, en ese esfuerzo, se han desarrollado negociaciones referidas a la jornada laboral, a los tiempos de espera y descanso, y al control de asistencia, participando incluso la Dirección del Trabajo cumpliendo un rol mediador entre empleadores y trabajadores. Sin embargo, puntualizó, tales procesos no arribaron a los resultados esperados.

Posteriormente, expuso el señor Presidente de la Confederación Nacional de Transporte de Regiones (CONABUS), quien manifestó que esta entidad agrupa empresas desde Arica a Punta Arenas -exceptuando la Región Metropolitana-, que operan con buses tanto rurales como urbanos. De ahí entonces, recalcó, que su preocupación se oriente hacia ambas modalidades del transporte de pasajeros.

Señaló que para abordar el tema que nos ocupa, cabe tener presente que nuestro país tiene una geografía heterogénea, razón por la cual los servicios que se ofrecen en las diversas regiones son también diferentes. En efecto, explicó, no es lo mismo realizar el servicio de transporte en los alrededores de una localidad u otra, porque las vías y condiciones de acceso en cada caso son distintas.

Agregó que, efectivamente, en materia rural se trabaja con microbuses de parrilla, donde la gente puede transportar sus animales, productos de almacén, etcétera. Asimismo, se efectúa el transporte diario de escolares, otorgando un servicio que es gratuito. Desde ese punto de vista, enfatizó, éste es un verdadero aporte del rubro a la población rural.

Sin embargo, advirtió, las circunstancias en que se desarrolla esta actividad generan una merma en los ingresos provenientes de la misma, los cuales no solventan los altos costos que implica la operatividad del servicio.

En efecto, recalcó, el sector es afectado, por ejemplo, por la competencia desleal por parte de los taxis colectivos, los cuales, al no acatar estrictamente la normativa vigente, reducen sus costos y ofrecen un servicio que, finalmente, produce una disminución de la

rentabilidad del rubro y, con ello, de las remuneraciones de los trabajadores. Asimismo, este problema económico incide en la dificultad para adquirir vehículos en óptimo estado de mantención, debiendo conformarse con la compra de máquinas usadas, de segunda o tercera mano, como única alternativa para estar en condiciones de continuar prestando el servicio.

A mayor abundamiento, añadió, hoy en día se ha experimentado una disminución en la disponibilidad de choferes, razón por la cual, al tenor de la normativa vigente, durante medio día prácticamente no podría ofrecerse el servicio de transporte a la comunidad, porque la forma de completar la jornada laboral -mediante la contratación de un segundo chofer-, restringe esa posibilidad.

En mérito de lo anterior, enfatizó, es importante que la normativa laboral sea modificada a fin de que no se sigan imputando las horas de espera a la jornada de trabajo y que se registre como tal sólo el tiempo efectivamente trabajado. Lo anterior, además, facilita el necesario descanso de los choferes, lo que, a la postre, permite ofrecer a los usuarios un mejor servicio, en calidad, eficiencia y seguridad.

Finalmente, recalcó que CONABUS propone que se haga una reclasificación de estos servicios y que se reconozcan las tres categorías de transporte de pasajeros ya contempladas en la regulación del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, esto es, urbano, interurbano y rural, estableciendo además una regulación propia para este último. Lo anterior, especialmente en atención a la errada interpretación que se ha hecho de la actual normativa y en virtud de la cual se ha aplicado la regulación del transporte interurbano al transporte rural, irrogando con ello serios perjuicios económicos a este último.

Por su parte, el asesor legal de CONABUS señaló que son ostensibles las diferencias entre el servicio interurbano y el rural de transporte de pasajeros. En primer término, el transporte rural no excede de 200 kilómetros de longitud de recorrido; en segundo lugar, la conducción continua prácticamente no supera la hora y media de duración; un tercer elemento es que, alternadamente, este servicio recoge y deja pasajeros, y, finalmente, circula fuera de los radios urbanos, eventualmente comunicando localidades colindantes, lo cual hace por caminos interiores.

Todas estas circunstancias, apuntó, ameritan un reconocimiento expreso del servicio de transporte rural y de sus peculiaridades, instaurando una regulación propia que se haga cargo de las mismas.

Para tales efectos, concuerdan en que, por ejemplo, la jornada laboral se regule conforme al artículo 26 del Código del Trabajo, porque en ese aspecto el transporte rural resulta más cercano al

servicio urbano, dado que ambos reciben y dejan alternadamente pasajeros, así como también se asemejan en las longitudes de recorrido. En cuanto a los tiempos de de descanso, a bordo o en tierra, y de las esperas que corresponda cumplir entre turno laborales sin realizar labor, proponen que no sean constitutivos de jornada laboral, y que su compensación económica sea determinada por el mutuo acuerdo de las partes.

En el ámbito del transporte urbano, señaló que también se requieren ciertas precisiones. Actualmente, el cómputo de la jornada se realiza desde que el chofer está a disposición del empleador, por lo que los tiempos de espera y descanso, a bordo o en tierra, se imputan a aquélla.

El problema surge porque la escasa rentabilidad de la actividad impide financiar un doble turno que permita cumplir adecuadamente la normativa laboral, registrándose constantes infracciones en esta materia.

Ahora bien, esta cuestión económica deriva, por una parte, del gravamen que significa el transporte de estudiantes, ya sea gratis como en el caso de los escolares que cursan enseñanza básica, o bien, con una subvención del 60% en el caso de los estudiantes medios y superiores, subvención que en regiones alcanza el 50% del corte diario de boletos. Por otra parte, atenta contra los resultados económicos del sector, la competencia no regulada y desleal de los taxis colectivos, que desvirtúan los costos reales en la tarifa. Para graficar lo anterior, señaló que en la ciudad de Rancagua, por cada bus urbano, existen setenta taxis colectivos a la hora, obteniendo estos últimos la mayor recaudación y provocando el desfinanciamiento que dificulta cumplir a cabalidad las normas laborales que exigen el doble turno.

En este contexto, también propuso para el transporte urbano una modificación legal que permita no computar como jornada de trabajo los tiempos de descanso, a bordo o en tierra, y los de espera que se deban cumplir entre turno y turno sin realizar labor, compensándose esta jornada pasiva según el acuerdo de las partes.

Enseguida, el señor Presidente del Sindicato Rancagua, indicó que muchos trabajadores del sector se sienten excluidos de las mesas de negociaciones, por lo que esperarían tener mayor participación en el tratamiento de estas materias.

Asimismo, señaló que, si bien celebran las modificaciones propuestas en cuanto a la jornada laboral, ello no resulta suficiente para generar una regulación que efectivamente aborde la realidad del sector, la que lamentablemente demuestra que esta fuente laboral se

está extinguiendo dadas las precarias condiciones en las que se está desarrollando.

Mencionó, como ejemplo, la competencia desleal por parte de los taxis colectivos que siempre reciben pasaje completo, en circunstancias que los buses de la red urbana efectúan el transporte gratuito de escolares o bien con pasaje subvencionado pero con tarifa menor, todo lo cual afecta no sólo las remuneraciones de los trabajadores, sino que, en general, disminuye la rentabilidad de la actividad.

Dicha rentabilidad, por lo demás, ya no es la misma que la obtenida en el año 2003 cuando comenzaron los procesos de licitación, los que se basaron en estudios que proyectaban un incremento del valor del pasaje, cosa que, con el paso del tiempo, no aconteció. También se contemplaba el uso de uniformes para los choferes y otros tantos beneficios que, finalmente, nunca llegaron a concretarse.

Lo anterior, además, reduce las posibilidades de negociar colectivamente, porque, en verdad, no existen recursos suficientes para ello. Peor aún, el empresariado no podrá, a la postre, sostener su propio negocio, ya que los elevados costos del mismo no se solventarán con ingresos cada vez más disminuidos. Por ello, insistió, si no se aborda el tema en su integridad, tarde o temprano, se extinguirá esta fuente laboral.

Por su parte, el representante de la Federación de Transportes de la Provincia de Talagante, destacó la importancia de la innovación que se está incorporando en el Código del Trabajo en el sentido de no computar en la jornada laboral los tiempos de espera y de descanso. Sin embargo, acotó, las inapropiadas exigencias respecto de los sistemas de control de jornada, es lo que ha llevado a la problemática laboral que hoy nos ocupa. Agregó que si se va a limitar la jornada de trabajo, ello se traduce en la respectiva baja de las remuneraciones, ya que en este rubro se trabaja en base a porcentajes, por lo que resulta muy importante que se registren las horas efectivamente trabajadas, así como también que se verifiquen los tiempos de permanencia en las garitas, por cuanto en ese lapso el trabajador se encuentra a disposición del empleador y, por tanto, corresponde el pago de una compensación.

Concluyó destacando la relevancia de distinguir claramente el servicio de transporte rural del transporte urbano e interurbano. En efecto, apuntó, se trata de una actividad de características distintas y que, por tanto, amerita una regulación propia y diferenciada de las demás que se desarrollan en este mismo ámbito.

A continuación, los miembros de la Comisión formularon sus observaciones en torno a la materia.

El Honorable Senador señor Letelier indicó que, cuando se presentó esta iniciativa de ley, la idea era precisamente motivar el debate sobre una materia que requería urgentemente una redefinición legal. Como era de esperar, agregó, en ese mismo sentido se han pronunciado los representantes del sector, quienes, además, se han manifestado contestes en diversos aspectos de importancia. Por ejemplo, acotó, existe consenso en cuanto a la inconveniencia de asimilar el transporte rural a otras modalidades del transporte de pasajeros. Asimismo, es compartida la opinión de que los tiempos de espera no deben ser contabilizados en la jornada laboral, y que, además, éstos deben ser compensados económicamente. Sin embargo, hay cierta divergencia en torno a la forma de determinar dicha compensación, por cuanto para unos -esto es, en el área del transporte de carga-, dicha retribución debe quedar regulada en la ley, en tanto que para otros -esto es, en el ámbito del transporte de pasajeros-, la compensación debe ser definida por el mutuo acuerdo de las partes.

En cambio, enfatizó, no es objeto del actual debate el sistema de control de la jornada laboral de los trabajadores del sector. Añadió que, si bien al tenor de las exposiciones efectuadas, se trata de un tema de especial preocupación de los trabajadores, no forma parte de este proyecto de ley, el cual está orientado a la determinación de los distintos tipos de transporte y al establecimiento de la correspondiente normativa legal respecto de cada uno de ellos, en atención a sus propias particularidades. Aclaró que se están revisando los artículos 25 y 26 del Código del Trabajo, a fin de superar los problemas a que ha dado lugar la aplicación de los mismos, especialmente atendida la diferencia que hay entre la normativa laboral que reconoce dos categorías de transporte de pasajeros, en tanto que la reglamentación administrativa contempla tres modalidades de dicha actividad. Asimismo, el análisis se orienta a la reformulación en el área del transporte, sea de carga o de pasajeros, de la jornada de trabajo, del cómputo de los tiempos de descanso y espera, y la compensación económica de estos últimos.

Finalmente, manifestó su preocupación porque la distribución de la jornada laboral en no menos de 21 días al mes, propuesta por los representantes del transporte de carga terrestre, podría vulnerar el tiempo de descanso obligatorio a que tienen derecho los trabajadores y que, por lo demás, es esencial para la prestación de este servicio.

El Honorable Senador señor Allamand apuntó que, en este último caso, la distribución de la jornada mensual en no menos de 21 días es, al parecer, la alternativa que mayormente satisface al sector y, por tanto, probablemente fue definida en consideración a la forma en que opera el servicio en cuestión.

Por su parte, el Honorable Senador señor Longueira indicó que durante la discusión de este proyecto de ley se ha

revisado el tema del transporte en sus diversos aspectos, analizando la duración y distribución de la jornada de trabajo, el cómputo de los tiempos de descanso y de espera, la compensación económica de estos últimos, y el reconocimiento legal del servicio de transporte rural de pasajeros, a partir de lo cual ha podido apreciarse la situación del sector en su real dimensión.

Lo anterior, agregó, ha permitido además observar que, si bien existen criterios comunes para ser aplicados al transporte en sus diversas modalidades, en algunos aspectos es necesario hacer una distinción entre unas y otras. Por ejemplo, el transporte de pasajeros requiere de una redefinición de sus diversas categorías, reconociendo la existencia del servicio rural y consagrando a su respecto una regulación propia, independiente de los servicios urbano e interurbano. Por su parte, el transporte de carga también necesita ser diferenciado del de pasajeros, a lo menos en materia de compensación económica de los tiempos de espera, en atención a la ostensible diferencia que hay entre la rentabilidad de una y otra actividad, lo que significa que la norma que se establezca en esta materia no puede ser la misma para ambos casos. Concluyó señalando que se trata de elementos relevantes a considerar al momento de legislar en este ámbito.

- - -

DISCUSIÓN EN PARTICULAR

Se deja constancia que la Comisión, durante el estudio de esta iniciativa legal, tuvo a la vista un proyecto de ley, en primer trámite constitucional, iniciado en moción del Honorable Senador señor Carlos Bianchi Chelech, que se encuentra radicado en esta Comisión para su estudio y que se relaciona con el tema en debate, toda vez que modifica el Código del Trabajo en lo relativo a los choferes de vehículos de carga terrestre. Corresponde al Boletín Nº 4.651-13.

El objetivo de dicha moción es establecer para el conductor de un vehículo de transporte de carga terrestre, la obligación de exhibir su contrato de trabajo, tanto a los funcionarios de Carabineros de Chile como a los del Servicio Nacional de Aduanas, al momento de ser requerido para los respectivos controles de rigor. Asimismo, persigue establecer la sanción de multa, tanto para el empleador como para el trabajador, en el caso de contravención a la norma relativa al tiempo máximo de conducción y de descanso.

Para los referidos efectos, la moción propone incorporar al Código del Trabajo un artículo 9º bis, y, agregar un inciso quinto, nuevo, al artículo 25 del mismo Código.

Asimismo, cabe consignar que, previo al análisis pormenorizado de las indicaciones, la Federación Gremial Nacional de Buses

del Transporte de Pasajeros Rural, Interurbano, Interregional e Internacional de Chile (FENABUS), hizo llegar a la Comisión un documento mediante el cual dicha entidad expone sus comentarios a las indicaciones presentadas a la iniciativa de ley en informe.

Por otra parte, diversas organizaciones sindicales vinculadas al transporte de carga terrestre, acompañaron sendas declaraciones públicas, manifestando su rechazo al proyecto de ley en estudio y adhiriendo a la exposición presentada ante esta Comisión por la Confederación Nacional de Federaciones y Sindicatos de Trabajadores del Transporte Terrestre y Afines (CONATRACH).

Se deja constancia de que dichos documentos fueron debidamente considerados por los señores Senadores integrantes de la Comisión, y se contienen 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.

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

Dispone, literalmente, lo siguiente:

“Artículo único.- Incorpórese, como incisos sexto y séptimo del artículo 25 del Código del Trabajo, los siguientes:

“Lo dispuesto en el presente artículo no será aplicable a los servicios rurales de transporte público de pasajeros, los que se regirán por el artículo siguiente.

Se entiende por éstos, los que, sin superar los 200 kilómetros de recorrido, exceden el radio urbano, con excepción de los que unen la ciudad de Santiago con localidades o ciudades costeras ubicadas en la V Región.”.”.

Cabe señalar que el artículo 25 del Código del Trabajo regula la jornada ordinaria de trabajo del personal de choferes y auxiliares de la locomoción colectiva interurbana, de servicios interurbanos de transporte de pasajeros, de choferes de vehículos de carga terrestre interurbana y del que se desempeña a bordo de ferrocarriles. El artículo 26 del mismo Código, en tanto, se ocupa del transporte urbano colectivo de pasajeros.

A continuación, para una más adecuada comprensión de la iniciativa legal en análisis, se transcribe el texto de ambas disposiciones:

“Artículo 25.- La jornada ordinaria de trabajo del personal de choferes y auxiliares de la locomoción colectiva interurbana, de servicios interurbanos de transporte de pasajeros, de choferes de vehículos de carga terrestre interurbana y del que se desempeña a bordo de ferrocarriles, será de 180 horas mensuales. En el caso de los choferes y auxiliares de la locomoción colectiva interurbana y de los servicios interurbanos de pasajeros, el tiempo de los descansos a bordo o en tierra y de las esperas que les corresponda cumplir entre turnos laborales sin realizar labor, no será imputable a la jornada y su retribución o compensación se ajustará al acuerdo de las partes. Tratándose de los choferes de vehículos de carga terrestre interurbana, el mencionado tiempo de descanso tampoco será imputable a la jornada y su retribución o compensación se ajustará de igual modo. No obstante, en el caso de estos últimos, los tiempos de espera se imputarán a la jornada.

Todos los trabajadores aludidos en el inciso precedente deberán tener un descanso mínimo ininterrumpido de ocho horas dentro de cada veinticuatro horas.

Cuando los choferes y auxiliares de la locomoción colectiva interurbana y el personal que se desempeña a bordo de ferrocarriles arriben a un terminal, después de cumplir en la ruta o en la vía, respectivamente, una jornada de ocho o más horas, deberán tener un descanso mínimo en tierra de ocho horas.

En ningún caso el chofer de la locomoción colectiva interurbana o el de vehículos de carga terrestre interurbana podrá manejar más de cinco horas continuas, después de las cuales deberá tener un descanso cuya duración mínima será de dos horas.

El bus o camión deberá contar con una litera adecuada para el descanso, siempre que éste se realice total o parcialmente a bordo de aquéllos.”.

“Artículo 26.- Si en el servicio de transporte urbano colectivo de pasajeros, las partes acordaren cumplir en turnos la jornada ordinaria semanal, éstos no excederán de ocho horas de trabajo, con un descanso mínimo de diez horas entre turno y turno. En todo caso, los choferes no podrán manejar más de cuatro horas continuas.”.

Por su parte, el decreto supremo Nº 212, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 1992, contiene el Reglamento de los Servicios Nacionales de Transporte Público de Pasajeros.

Dicho cuerpo normativo establece que el Ministerio del ramo llevará un Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, como catastro global en el que deberán inscribirse todas las modalidades de servicios de transporte público remunerado de pasajeros, así como también los vehículos destinados a prestarlos.

El artículo 6º de dicho Reglamento, dispone las secciones en que se dividirá el Registro Nacional. Su texto es el siguiente:

“Artículo 6°: El Registro Nacional se dividirá en las siguientes secciones:

a) servicios urbanos de transporte público de pasajeros, entendiéndose por tales los que se prestan al interior de las ciudades o de conglomerados de ciudades cuyos contornos urbanos se han unido. El radio que comprende una ciudad o un conglomerado de ciudades, según sea el caso, podrá ser determinado para estos efectos por los Secretarios Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones;

b) servicios rurales de transporte público de pasajeros, entendiéndose por éstos los que, sin superar los 200 km de recorrido, exceden el radio urbano, con excepción de lo indicado en la letra c) siguiente;

c) servicios interurbanos de transporte público de pasajeros, entendiéndose por éstos los que superan los 200 km de recorrido, y los que sin exceder los 200 km unen la ciudad de Santiago con localidades o ciudades costeras ubicadas en V Región.

Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, previo informe del Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones competente, considerando otras variables, podrá, por resolución fundada, clasificar como servicios rurales o interurbanos a servicios que no cumplan las características antes señaladas.

A los buses que con antelación al ejercicio de la facultad de la letra a) se encontraren inscritos en servicios rurales de una región, no les serán exigibles en ella los requisitos funcionales y dimensionales establecidos para los buses urbanos.”.

Fueron presentadas cinco indicaciones al artículo único del proyecto de ley en informe.

La indicación número 1, de Su Excelencia la Presidenta de la República, propone reemplazar el artículo único del proyecto, por los siguientes:

"Artículo 1º.- Introdúcense las siguientes modificaciones al artículo 25 del Código del Trabajo:

1) Sustitúyese el inciso primero por el siguiente:

"La jornada ordinaria de trabajo del personal de choferes y auxiliares de la locomoción colectiva interurbana, de servicios interurbanos de transportes de pasajeros y del que se desempeñe a bordo de ferrocarriles, será de 180 horas mensuales. En el caso de los choferes y auxiliares de la locomoción colectiva interurbana y de los servicios interurbanos de transporte de pasajeros, el tiempo de los descansos a bordo o en tierra y de las esperas que les corresponda cumplir entre turnos laborales sin realizar labor, no será imputable a la jornada y su retribución o compensación se ajustará al acuerdo de las partes.".

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

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

Artículo 2°.- Agrégase al Código del Trabajo el siguiente artículo 25 bis, nuevo:

"Artículo 25 bis.- La jornada ordinaria de trabajo de choferes de vehículos de carga terrestre interurbana, no excederá de 180 horas mensuales, la que no podrá distribuirse en más de 26 ni en menos de 24 días. El tiempo de los descansos a bordo o en tierra y de las esperas a bordo o en el lugar de trabajo que les corresponda no será imputable a la jornada, y su retribución o compensación se ajustará al acuerdo de las partes. La base de cálculo para el pago de los tiempos de espera, no podrá ser inferior a la proporción respectiva de 1,5 ingresos mínimos mensuales. Con todo, los tiempos de espera no podrán exceder de un límite máximo de ochenta y ocho horas mensuales.

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

En ningún caso el trabajador podrá manejar más de cinco horas continuas, después de las cuales deberán tener un descanso cuya duración mínima será de dos horas. En los casos de conducción continua inferior a cinco horas el conductor tendrá derecho, al término de ella, a un descanso cuya duración mínima será de 24 minutos por hora conducida. En todo caso esta obligación se cumplirá en el lugar habilitado más próximo en que el vehículo pueda ser detenido, sin obstaculizar la vía pública. El camión deberá contar con una litera adecuada para el descanso, siempre que éste se realice total o parcialmente a bordo de aquél.”.

Artículo 3°.- Agrégase en el artículo 26 del Código del Trabajo, el siguiente inciso segundo, nuevo:

“El personal de choferes y auxiliares de los servicios de transporte rural colectivo de pasajeros se regirán por lo dispuesto en el inciso precedente. Con todo, el tiempo de los descansos a bordo o en tierra y de las esperas que les corresponda cumplir entre turnos laborales sin realizar labor, no será imputable a la jornada y su retribución o compensación se ajustará al acuerdo de las partes. Para estos efectos, se entenderá por servicios de transporte rural colectivo de pasajeros aquéllos que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones determina como tales.”.”.

Sobre el particular, el señor Subsecretario del Trabajo hizo presente dos correcciones de texto que sería necesario incorporar a la indicación número 1, del Ejecutivo.

En primer término, puntualizó, en el artículo 2º contemplado en la referida indicación, y mediante el cual se propone la incorporación de un artículo 25 bis al Código del Trabajo para regular el transporte de carga terrestre, sería necesario reemplazar, en el inciso primero, la oración “en más de 26 ni en menos de 24 días” por la frase “en menos de 21 días”. Ello, explicó, definiría el tiempo mínimo dentro del cual deberá distribuirse la jornada ordinaria de trabajo de 180 horas mensuales propia del rubro, resolviendo el problema derivado de la inexistencia de una norma que fije dicho límite de tiempo, y que se traduce en que la jornada laboral de estos trabajadores se cumple mucho antes de completar la respectiva mensualidad. El término de 21 días, acotó, responde al acuerdo alcanzado en el sector durante los instantes previos al inicio de la anterior sesión de esta Comisión, siendo así manifestado en dicha oportunidad por los representantes de los trabajadores y de los empleadores, en sus respectivas exposiciones.

En segundo lugar, añadió, sería preciso eliminar, también en el inciso primero de la norma, la referencia a los descansos a

bordo o en tierra. De esta forma, apuntó, la disposición establecería que el tiempo de espera no será imputable a la jornada y que su retribución o compensación se ajustará al acuerdo de las partes, determinando, a su vez, la base de cálculo para efectuar dicha compensación, así como también el límite máximo de horas mensuales que podrá computarse como tal tiempo espera.

El Honorable Senador señor Longueira advirtió que la normativa vigente se refiere expresamente tanto al tiempo de espera como el de descanso, y lo hace, además, a propósito del transporte de pasajeros y del de carga. En tal sentido, acotó, las nuevas disposiciones deberían hacer la misma mención, haciendo las distinciones que sean de rigor.

Por otra parte, Su Señoría hizo presente que esta indicación sustrae del artículo 25 del Código del Trabajo, el servicio de transporte de carga terrestre, para regularlo por separado en una disposición que aborde exclusivamente dicha materia y que se incorporaría al referido Código como artículo 25 bis.

Manifestó compartir dicha propuesta por cuanto permite ordenar la normativa en este ámbito. Sin embargo, sugirió que, siguiendo la misma lógica precedente, la regulación del servicio de transporte rural de pasajeros, también sea establecida mediante una disposición propia -que podría ser, por ejemplo, un artículo 25 A ó 25 ter-, tal como lo propone la indicación número 3, de su autoría. Ello, agregó, sería más apropiado que incluir la norma respectiva en el actual artículo 26 -relativo al transporte urbano de pasajeros-, como lo contempla la indicación del Ejecutivo. A su vez, sugirió que la regulación del referido transporte urbano se mantenga, individualmente, en el artículo 26.

Por consiguiente, aplicando en todos los casos la misma técnica legislativa, el Código del Trabajo contemplaría cuatro disposiciones distintas para consagrar, por separado, cada una de las cuatro categorías de transporte que se reconocen, esto es, de carga terrestre y de pasajeros, y, dentro de este último, los de carácter urbano, rural e interurbano. Lo anterior, enfatizó, contribuye a la claridad de las normas y resulta más acorde con los objetivos del proyecto.

En la sesión siguiente, la Comisión resolvió unánimemente, analizar separadamente los artículos 1°, 2° y 3° contenidos en la indicación sustitutiva presentada por el Ejecutivo, y el último de ellos en conjunto con las indicaciones número 3, 4 y 5, y, asimismo, revisar separadamente la indicación número 2.

Indicación número 1 (artículo 1°, nuevo)

En cuanto al artículo 1º propuesto por la referida indicación, los representantes del Ejecutivo reiteraron que éste contiene un conjunto de modificaciones al artículo 25 del Código del Trabajo, mediante las cuales se excluyen de dicha norma las referencias al transporte interurbano de carga terrestre, a fin de reglamentar esa materia en una disposición propia y distinta de aquélla.

Los miembros de la Comisión estuvieron contestes con las enmiendas propuestas, por cuanto ellas obedecen a la idea central de establecer una regulación específica y por separado respecto de cada una de las áreas del transporte, sistematizando, de esta manera, la normativa aplicable al sector, razón por la cual, además, como las modificaciones propuestas se consultarían para varios artículos, pero todos del Código del Trabajo, procedería que en un artículo único, con distintos numerales, se contengan los cambios a efectuar.

- Puesta en votación la indicación número 1, respecto al artículo 1° propuesto, fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Alvear y señores Allamand, Longueira y Muñoz Aburto, reestructurándose el texto del proyecto de ley, de acuerdo a lo dicho precedentemente, como se consigna en el Capítulo de Modificaciones.

Indicación número 1 (artículo 2°, nuevo)|

En lo que respecta al artículo 2º propuesto por la indicación en estudio, el señor Subsecretario del Trabajo destacó que, conforme a lo señalado precedentemente, esta norma incorpora al Código del Trabajo un nuevo artículo 25 bis, mediante el cual se regula, por separado, el transporte interurbano de carga terrestre.

Sin embargo, hizo presente que sería necesario introducir una enmienda al texto sugerido, a fin de reemplazar, en el inciso primero de dicha disposición, la oración “en más de 26 ni en menos de 24 días” por la frase “en menos de 21 días”. Lo anterior, explicó, al tenor del acuerdo alcanzado por los representantes del sector, en los instantes previos a la sesión en que fueron recibidos por esta Comisión. Apuntó que esta enmienda significa que, la jornada de trabajo de 180 horas mensuales, no podrá distribuirse en menos de 21 días al mes, con lo cual se evitaría el actual problema que aflige a los trabajadores del rubro, quienes completan su jornada laboral mucho antes de cumplir el mes, lo que les impide continuar trabajando el tiempo restante.

El Honorable Senador señor Allamand consultó qué sucede en este caso con el trabajo desarrollado durante los días domingos.

El señor Subsecretario del Trabajo apuntó que, tratándose de una jornada laboral mensualizada, los días domingos pueden quedar comprendidos dentro de la jornada ordinaria de trabajo, sin perjuicio de los respectivos descansos a que hubiere lugar.

El Honorable Senador señor Longueira advirtió que el efecto derivado de reducir de 24 a 21 días el período dentro del cual se podrá distribuir la jornada de 180 horas mensuales, es que el empleador podrá establecer jornadas laborales diarias más extensas, pues podrá efectuar esa distribución en 21, 22 o 23 días.

El señor Subsecretario del Trabajo apuntó que, además, ello implica que los trabajadores contarán con 9 ó 10 días de descanso al mes.

El asesor legislativo del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social hizo dos precisiones. Por una parte, explicó que la distribución de la jornada laboral en 21 días, no resta el carácter mensual de dicha jornada, razón por la cual los trabajadores efectivamente tendrán 9 ó 10 días de descanso, según si el mes tiene 30 ó 31 días totales.

Por otro lado, en lo que respecta al trabajo en día domingo, señaló que en el caso de los trabajadores exceptuados del descanso dominical, se parte de la base de que su desempeño es en jornada de trabajo semanal. En cambio, en el caso de los choferes de transporte de carga terrestre -cuya jornada es mensual-, éstos sí pueden trabajar en día domingo y ello es parte de su jornada ordinaria laboral.

Finalmente, la Comisión compartió tanto la norma propuesta por la indicación, como la modificación descrita que establece en no menos de 21 días el período dentro del cual se podrá distribuir la jornada laboral mensual de los choferes de transporte de carga terrestre.

- Consecuentemente, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señora Alvear y señores Allamand, Longueira y Muñoz Aburto, aprobó la indicación número 1, respecto del artículo 2º contenido en ella, con la enmienda reseñada precedentemente y otra de carácter meramente formal.

Indicación N° 1 (artículo 3°, nuevo), e indicaciones N°s. 3, 4 y 5

En cuanto al artículo 3º propuesto por la indicación número 1, cabe señalar que dicha disposición aborda la regulación del transporte rural colectivo de pasajeros, incorporando las enmiendas respectivas al artículo 26 del Código del Trabajo. Por su parte, lo propio hace la indicación número 3 -agregando un artículo 25 A-, y las indicaciones números 4 y 5 -ambas modificando el citado artículo 26-. A continuación, se transcriben dichas indicaciones:

La indicación número 1, del Ejecutivo, en lo pertinente, es la siguiente:

“Artículo 3°.- Agrégase en el artículo 26 del Código del Trabajo, el siguiente inciso segundo, nuevo:

“El personal de choferes y auxiliares de los servicios de transporte rural colectivo de pasajeros se regirán por lo dispuesto en el inciso precedente. Con todo, el tiempo de los descansos a bordo o en tierra y de las esperas que les corresponda cumplir entre turnos laborales sin realizar labor, no será imputable a la jornada y su retribución o compensación se ajustará al acuerdo de las partes. Para estos efectos, se entenderá por servicios de transporte rural colectivo de pasajeros aquéllos que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones determina como tales.”.”.

La indicación número 3, del Honorable Senador señor Longueira, consulta el siguiente artículo nuevo:

“Artículo … .- Agrégase al Código del Trabajo el siguiente artículo 25 A nuevo:

“Artículo 25 A.- La jornada ordinaria de trabajo del personal de choferes y auxiliares de la locomoción colectiva rural, será de 180 horas mensuales, las que podrán ser distribuidas en no menos de 20 días en el mes. Los tiempos de descanso a bordo o en tierra y de las esperas que les corresponde cumplir entre turnos laborales sin realizar labor, no será imputable a la jornada y su retribución o compensación se ajustará al acuerdo entre las partes.

Para estos efectos se entenderá como servicios rurales de transporte público de pasajeros aquéllos que cumplan los siguientes requisitos copulativos: a) no superar los 200 kilómetros de recorrido; b) que excedan el radio urbano; c) que su duración sea inferior a cinco horas continuas de manejo; d) que alternadamente recojan y dejen

pasajeros, y e) tratándose de servicios que circulan en una misma región o regiones colindantes lo hagan preferentemente por caminos interiores.”.”.

La indicación número 4, también del Honorable Senador señor Longueira, incorpora el siguiente artículo nuevo:

“Artículo … .- Agrégase al artículo 26 del Código del Trabajo el siguiente inciso final nuevo:

“Con todo, el tiempo de los descansos a bordo o en tierra y de las esperas que les corresponda cumplir entre turnos laborales sin realizar labor no será imputable a la jornada, y su retribución o compensación se ajustará al acuerdo de las partes. Sin embargo, el tiempo en que éste se encontrare conduciendo, más el tiempo que permaneciere a disposición del empleador en terminales, garitas y talleres no podrán exceder de 12 horas diarias.”.”.

La indicación número 5, de los Honorables Senadores señores Allamand y Longueira, es para consultar el siguiente artículo nuevo:

“Artículo … .- Agrégase al artículo 26 del Código del Trabajo el siguiente inciso segundo nuevo:

“El personal de choferes y auxiliares de los servicios de transporte rural colectivo de pasajeros se regirán por lo dispuesto en el inciso precedente. Con todo, el tiempo de los descansos a bordo o en tierra y de las esperas que les corresponda cumplir entre turnos laborales sin realizar labor, no será imputable a la jornada y su retribución o compensación se ajustará al acuerdo de las partes. Para estos efectos se entenderá por servicios de transporte rural colectivo de pasajeros aquéllos que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones determina como tales.”.”.

El Honorable Senador señor Longueira, en primer término, reiteró que la norma sobre el transporte rural de pasajeros debería consagrarse en una disposición propia para dicha materia, en lugar de ser incorporada en el artículo 26 del Código del Trabajo. Ello, en mérito de las razones que expresó a propósito del primer análisis de la indicación número 1, del Ejecutivo, a las cuales se remitió.

En un segundo orden de ideas, manifestó que, a su juicio, sería apropiado que la norma en cuestión defina expresamente el servicio de transporte rural de pasajeros, señalado sus características fundamentales, tal como lo propone la indicación número 3. Ello, enfatizó, evitaría que, en lo sucesivo, surjan dudas interpretativas respecto a qué se entiende por tal servicio, permitiendo distinguirlo claramente del transporte de

pasajeros tanto urbano como interurbano. Añadió que, para tales efectos, dicha indicación contempla una definición del transporte rural de pasajeros que, además de incluir el concepto contenido en el decreto supremo Nº 212, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 1992, detalla cada una de sus características esenciales.

Señaló, asimismo, que la norma sugerida por la indicación número 3 en comento, no contempla para el transporte rural el descanso mínimo de dos horas cada cinco horas de conducción continua -la que sí establece la ley para el transporte interurbano-, por no justificarse en tal caso una disposición de esa naturaleza. En efecto, explicó, el transporte rural de personas, por su propia naturaleza, no incluye recorridos superiores a cinco horas continuas de conducción, al contrario de lo que acontece con el transporte interurbano, el cual, por definición, supera dicho tiempo de trayecto.

Por su parte, el señor Subsecretario del Trabajo advirtió que la definición que propone la indicación número 3, no contempla una facultad ministerial que incide en la determinación del concepto en referencia.

En efecto, precisó, al tenor del artículo 6º del citado decreto supremo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, previo informe del Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones competente, considerando otras variables, podrá, por resolución fundada, clasificar como servicios rurales o interurbanos a servicios que no cumplan las características señaladas como propias de dicho servicios.

En consecuencia, afirmó, esta facultad del Ministerio del ramo otorga cierta flexibilidad que permite calificar aquellos casos en que no se reúnan estrictamente los requisitos legales y catalogar el servicio respectivo en uno u otro carácter, atribuyéndole la clasificación pertinente. Se trata, apuntó, de contemplar algún grado de discrecionalidad en una materia que, según indica la experiencia, es susceptible de registrar cambios de importancia con el devenir del tiempo.

De ahí entonces que, la indicación número 1, del Ejecutivo -en su artículo 3º, el cual propone agregar un inciso segundo al artículo 26 del Código del Trabajo-, disponga que, para estos efectos, se entenderá por servicios de transporte rural colectivo de pasajeros, aquéllos que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones determina como tales.

El Honorable Senador señor Longueira señaló que, si bien es efectivo que lo anterior evita una excesiva rigidez de los conceptos legales y permite adaptarlos a las distintas realidades del rubro,

no es menos cierto que, tanto o más importante que ello, es que quede expresa y claramente señalado en la ley cuáles son las diferentes categorías de transporte de pasajeros y qué se entiende por cada una de ellas.

En la siguiente sesión, el Honorable Senador señor Longueira hizo presente que, al tenor del analisis efectuado anteriormente, las normas referidas al transporte rural de pasajeros deberían ser incorporadas al Código del ramo en un artículo propio -signado, por ejemplo, como 26 bis-, en lugar de llevarlas al actual artículo 26 que está referido al transporte urbano. De esta manera, apuntó, se logra el objetivo de normar por separado cada área del transporte terrestre, sistematizando el régimen aplicable y evitando su errónea interpretación.

Sin embargo, reiteró su preocupación en cuanto a que la norma propuesta por la indicación del Ejecutivo, no contiene una definición del transporte rural y encarga al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones la respectiva calificación de tales servicios.

El señor Subsecretario del Trabajo aclaró que el Ejecutivo tiene una nueva propuesta de redacción para el texto de esta norma, en su parte final, con la cual se salvaría la inquietud expresada por Su Señoría.

En efecto, explicó, si la norma quedara abierta -tal como se contempla en la indicación-, sería la Dirección del Trabajo la que, en definitiva, debería resolver sobre la materia, definiendo cuando el transporte de pasajeros califica como rural. Atendido lo anterior, añadió, se optó por proponer una doble alternativa, esto es, por una parte, establecer expresamente en la ley los requisitos propios del transporte rural colectivo de pasajeros, y, por la otra, contemplar la facultad del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para clasificar como tal servicio, mediante resolución fundada y considerando otras variables, a servicios que no cumplan con los requisitos o características descritas en la norma legal.

Conforme a ello, sugirió un nuevo texto para la disposición en lo pertinente, el que sería del siguiente tenor:

“Para estos efectos se entenderá como servicios rurales de transporte público de pasajeros aquéllos que cumplan los siguientes requisitos copulativos: a) no superar los 200 kilómetros de recorrido; b) que excedan el radio urbano; c) que su duración sea inferior a cinco horas continuas de manejo; d) que alternadamente recojan y dejen pasajeros, y e) tratándose de servicios que circulan en una misma región o regiones colindantes lo hagan preferentemente por caminos interiores.

Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, previo informe del Secretario Regional

Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones competente, considerando otras variables, podrá, por resolución fundada, clasificar como servicios rurales o interurbanos a servicios que no cumplan las características antes señaladas.”.

Esta nueva redacción, explicó, permitiría superar una eventual rigidez de la norma, en el evento de establecerse requisitos fijos que deban cumplirse para que el servicio de transporte sea calificado como rural. Ello porque, en lo sucesivo, podrían surgir nuevas características o condiciones que definan o estructuren de manera diferente dicha actividad.

El Honorable Senador señor Longueira señaló que, para los efectos de cambiar los requisitos que deben cumplirse para calificar como transporte rural, lo que procedería es presentar la respectiva iniciativa legal que proponga modificar la ley en lo pertinente. No corresponde, añadió, que un decreto pueda alterar lo que previamente ha dispuesto el legislador.

El señor Subsecretario del Trabajo apuntó que lo anterior resta agilidad a la adecuación de las normas a las nuevas realidades que se puedan ir presentando.

El señor Ministro del Trabajo y Previsión Social añadió que el propósito de la norma en cuestión, es facilitar el ejercicio de una determinada actividad económica.

El Honorable Senador señor Longueira indicó que, si bien ello es importante, también lo es la necesidad de dar estabilidad a las actividades que se desarrollan en nuestra economía, para lo cual la regulación de las mismas debería estar instaurada en la ley, mediante estatutos jurídicos estables, y no en normas reglamentarias que, posteriormente, podrían ser rápidamente modificadas, restando certeza jurídica a la actividad del rubro. Recordó que el servicio rural responde a una realidad distinta a la urbana y, por tal motivo, la iniciativa legal fue evolucionando hasta derivar en la proposición de establecer una regulación propia para esta actividad, en lugar de someterla, pura y simplemente, al régimen del servicio de transporte urbano, como estaba originalmente contemplado.

El señor Subsecretario del Trabajo aclaró que lo que se propone es que el Ministerio del ramo tenga la facultad para calificar un servicio como rural, en atención a que concurren otras circunstancias, no contempladas en la ley, que así lo ameritan. En consecuencia, destacó, ello no significa que la autoridad administrativa quede facultada para cambiar los requisitos legales, los que, estando establecidos en la ley, sólo podrían ser alterados mediante otro cuerpo legal. Prueba de ello, acotó, es que la disposición sugerida hace referencia a “otras variables” en virtud de las

cuales se proceda a calificar como rural un servicio de transporte de pasajeros.

El Honorable Senador señor Allamand refutó lo anterior, expresando que esa facultad permitiría, vía decreto, eludir los requisitos legales y, por consiguiente, modificarlos en su aplicación práctica, alterando en definitiva la ley que rige la materia.

El Honorable Senador señor Longueira insistió en que, la gran aspiración del sector, es que esta materia, por primera vez en su historia, quede consagrada en la ley, y no simplemente remitida a las normas reglamentarias. En la actualidad, apuntó, el transporte rural no cuenta con el reconocimiento legal que sí tienen el servicio urbano y el interurbano de transporte de pasajeros, lo que genera una insana sensación de inestabilidad al interior de esta actividad. Puso especial énfasis en señalar que el servicio rural responde a una realidad propia, que lo hace distinto a las otras modalidades del transporte de pasajeros. Sin embargo, reiteró, estas últimas se regulan en la ley, en tanto que aquél queda entregado al reglamento. Por tanto, insistió, es preciso establecer la correspondiente normativa por intermedio de una ley y no mediante un decreto reglamentario.

El señor Subsecretario del Trabajo hizo presente que, en verdad, no sería óptimo regular, vía Código del Trabajo, una materia técnica que es propia del ámbito del transporte. Añadió que, en estricto rigor, estos temas podrían corresponder a una ley especial que regule el transporte, y a la cual se remitiera el Código del Trabajo para los efectos laborales a que hubiere lugar. En cambio, enfatizó, de la manera en que se está normando la materia, resulta pertinente encargar a la autoridad administrativa competente, esto es, al Ministerio del ramo, la definición del servicio en cuestión y las decisiones a que haya lugar al respecto.

El asesor legislativo del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social señaló que, bajo la lógica descrita, también habría que definir en la ley las diferentes modalidades del transporte, sea urbano o interurbano, sea de pasajeros o de carga, cosa que no sucede en la especie. Añadió que las disposiciones legales no cumplen el mismo rol que los preceptos reglamentarios, y es por ello que, por lo general, se encarga a la norma administrativa la regulación del detalle pormenorizado que permitirá implementar y ejecutar la ley. Así por ejemplo, acotó, la denominación de rural en atención a la distancia de los recorridos, podría involucrar la consideración de factores como la continuidad o discontinuidad de la línea urbana o la existencia o ausencia de pavimentación. Ese tipo de elementos, tan variados como la realidad misma, pero muy importantes a la hora de aplicar una definición, no pueden quedar preestablecidos y resueltos en la ley, la que tampoco puede ser modificada cada vez que uno de dichos elementos varíe.

El Honorable Senador señor Longueira apuntó que, sin duda, la propuesta que se analiza mejora la normativa actualmente vigente. Asimismo, coincidió en que no es atinente regular una actividad económica por la vía de establecer las condiciones laborales en que dicha actividad debe desarrollarse. Sin embargo, añadió, si bien podrían obviarse las estrictas definiciones legales, no es menos cierto que las diferentes modalidades del transporte terrestre responden a realidades muy diversas, ameritando que se establezca una regulación propia y especial para cada caso.

Por su parte, el asesor jurídico del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social señaló que, en materia de transporte rural de pasajeros, existe otra diferencia importante que resolver y que se relaciona con la jornada laboral de los trabajadores del sector.

En efecto, acotó, mientras la indicación sustitutiva del Ejecutivo establece al efecto una jornada laboral semanal, la indicación número 3 establece una jornada de trabajo mensual equivalente a 180 horas. Recordó que la iniciativa legal en análisis, en principio, estaba orientada a incorporar el transporte rural dentro de la normativa del servicio de transporte urbano de pasajeros, a fin de hacer aplicable a aquél la jornada laboral semanal propia de este último. Agregó que, sin perjuicio de la evolución que ha experimentado el tratamiento de la materia, el criterio en ese aspecto se mantiene y, de hecho, la indicación del Ejecutivo incorpora el servicio rural al régimen del artículo 26 del Código del Trabajo. De esta forma, acotó, se sigue la misma línea original del proyecto en orden a establecer para estos trabajadores una jornada de carácter semanal.

El Honorable Senador señor Longueira apuntó que, si bien es efectivo que el proyecto originalmente estaba orientado a la consagración de la jornada de trabajo semanal, no es menos cierto que, producto del análisis efectuado, la alternativa que aparece como la más adecuada es la jornada laboral mensual.

El Honorable Senador señor Allamand agregó que ello, por lo demás, resulta más acorde con la regulación de las otras modalidades del transporte, las que -salvo la urbana-, también contemplan una jornada de trabajo mensualizada.

El señor Ministro del Trabajo y Previsión Social hizo presente que, en la actualidad, estos servicios se cumplen en jornadas mensuales, por lo que, de mantenerse la jornada en dicho carácter, no se estaría innovando en esa materia, lo que se aparta del espíritu del proyecto.

En la última sesión, la Confederación Nacional de Transporte de Regiones (CONABUS), hizo llegar a la Comisión un

documento en el cual dicha entidad manifiesta su apoyo al proyecto de ley en estudio.

Se deja constancia de que dicho documento fue debidamente considerado por los señores Senadores integrantes 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.

A continuación, el Honorable Senador señor Longueira, en su calidad de autor de la indicación número 4, la retiró. Asimismo, los Honorables Senadores señores Allamand y Longueira, retiraron la indicación número 5, de la cual son coautores.

Lo anterior, en razón de que las indicaciones retiradas pasaron a ser innecesarias al tenor de la propuesta contenida en la indicación número 3, que fue presentada con posterioridad a aquéllas.

En consecuencia, la Comisión continuó el análisis abocándose a la indicación número 1 -para el artículo 3º que propone-, y la indicación número 3, ambas referidas a la regulación del transporte rural colectivo de pasajeros.

El Honorable Senador señor Longueira hizo presente que ambas indicaciones difieren, por una parte, en cuanto a la definición del transporte rural y, por la otra, en lo relativo a la jornada laboral contemplada para dicho servicio.

Al respecto, el señor Subsecretario del Trabajo señaló que la propuesta del Ejecutivo en esta materia, no incluye una definición taxativa del transporte rural de pasajeros. Añadió que el decreto supremo Nº 212, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 1992, es el texto normativo que contiene las definiciones pertinentes del transporte de pasajeros, en sus diversas modalidades, esto es, interurbano, urbano y rural. En consecuencia, lo que la norma en análisis hace, es remitirse para tales efectos a lo dispuesto por el Ministerio del ramo.

Lo anterior, explicó, se justifica en la medida que, en este ámbito, las condiciones que definen al transporte de pasajeros en uno y otro carácter, podrían cambiar con el devenir del tiempo, y así, lo que hoy en día es considerado como interurbano, en el futuro podría ser catalogado como rural, o viceversa, por ejemplo, con motivo de la existencia de nuevas carreteras que acorten las distancias, con lo cual el elemento de los 200 kilómetros podría quedar superado como factor de definición de este servicio para algunos trayectos o recorridos.

En lo que respecta a la jornada laboral de los choferes del transporte rural, añadió, la norma propuesta por la indicación en examen contempla una jornada semanal, aplicando a este servicio el régimen del transporte urbano colectivo de pasajeros. Con ello, precisó, se resuelve la permanente inquietud que afectaba a los trabajadores del sector en cuanto a que, por no estar contemplados explícitamente en la normativa del Código del Trabajo, eran asimilados al servicio de transporte interurbano de pasajeros, sometiéndolos, por tanto, a su misma normativa. Ello significó, por una parte, aplicarles su régimen mensual de jornada laboral. Por otro lado, esta asimilación fue acogida por una resolución de la Dirección del Trabajo referida al sistema de vigilancia y control aplicado al transporte interurbano, en virtud de lo cual el mecanismo contemplado para este último, fue exigido también al transporte rural. Se trata, precisó, del denominado Sistema de Posicionamiento Global, conocido por sus siglas en inglés “GPS”. Este requerimiento para el control de jornada, que si bien es atendible para el transporte interurbano -que por su propia naturaleza es más riesgoso, ameritando un sistema más riguroso de control-, no resulta igualmente justificable tratándose del transporte rural, el cual se ejecuta en condiciones diversas a aquél. Peor aún, el único efecto derivado de ello, fue el incremento en los costos de operación de dicha actividad.

Recordó que esta dificultad fue uno de los fundamentos en los que se basó la iniciativa legal originalmente planteada, la cual justamente pretendía desvincular el transporte rural de la modalidad interurbana, a fin de no imponer al primero las exigencias más estrictas propias del segundo.

De ahí entonces, apuntó, la alternativa que se adoptó fue la de proponer la asimilación del transporte rural al urbano, con lo cual, además de eximirlo del sistema GPS de control, se establece a su respecto una jornada de trabajo semanal en lugar de mensual.

El Honorable Senador señor Allamand advirtió que, en esta materia, es preciso distinguir dos asuntos. Por una parte, está el sistema de control GPS exigido por analogía al servicio de transporte rural, tema en el cual, apuntó, existe consenso en cuanto a la improcedencia de dicho requerimiento. Por otra parte, en cambio, está la jornada laboral que debe cumplirse en el transporte rural, y respecto de la cual aún no hay una opinión única.

Al respecto, señaló que es muy importante revisar con detención la definición de dicha jornada de trabajo como semanal, por cuanto, a la postre, podría más bien perjudicar a los trabajadores en lugar de favorecerlos. En efecto, explicó, de aplicar la misma regla de jornada laboral semanal, significaría que un chofer que, por ejemplo, cubre el recorrido desde Panguipulli a Valdivia, estaría sujeto a la misma jornada de trabajo que cumple un chofer de la locomoción colectiva en Santiago, lo cual no

parece lógico atendidas las evidentes diferencias entre las condiciones en que se ejecuta uno y otro trabajo. Agregó que, si un chofer hace un trayecto rural de 4 horas, luego cumple un determinado descanso y posteriormente hace el mismo recorrido de regreso, aplicar a ese caso la jornada laboral que tienen los choferes de locomoción colectiva urbana, obligaría a mantener, a lo menos, dos choferes por cada bus rural, lo cual es insostenible para el sector, no sólo por lo dispendioso del sistema, sino que también por lo impracticable. Ello, concluyó, sería fulminante perjudicial para el servicio rural.

El Honorable Senador señor Longueira consultó cómo opera en la práctica la determinación de cuándo un chofer termina un recorrido rural y empieza otro, para los efectos de contabilizar su jornada de trabajo. Lo anterior, añadió, resulta también importante por cuanto la ley contempla una diferencia respecto de las horas máximas de conducción continua, ya que para los servicios interurbanos establece un tope de 5 horas, en tanto que para los urbanos lo fija en 4.

El señor Subsecretario del Trabajo señaló que el artículo 26 del Código del Trabajo, referido al servicio de transporte urbano -al cual se propone asimilar el rural-, establece que si las partes acuerdan cumplir en turnos la jornada ordinaria semanal, éstos no podrán exceder de 8 horas diarias, con un descanso mínimo de 10 horas entre turno y turno. Asimismo, dispone que estos choferes no podrán conducir más de 4 horas continuas.

El Honorable Senador señor Allamand advirtió que el régimen del artículo 26 del Código del ramo, está concebido para el servicio de transporte de pasajeros que se presta en las ciudades, de ahí que disponga que la jornada diaria no podrá exceder de 8 horas, que el descanso mínimo debe ser de 10 horas entre turno y turno y que los choferes no podrán conducir más de 4 horas continuas. Pero ese esquema, muy lógico al interior de la ciudad, no es igualmente aplicable al servicio de transporte que se presta fuera del radio urbano, donde la realidad es otra.

El asesor legislativo del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social señaló que, más allá de un tema de mensualización o semanalización de la jornada de trabajo, el asunto se vincula a los sistemas de registro y control de la jornada, respecto de los cuales, según ya se ha explicado, se han establecido administrativamente ciertas exigencias que, para el servicio de transporte rural, son imposibles de cumplir. De hecho, acotó, dicha circunstancia motivó la presente iniciativa legal. En efecto, precisó, este sector, producto de haber sido asimilado al régimen de los buses interurbanos, tenía mensualizada su jornada laboral y, además, estaba sometido al mismo sistema de registro y control. Ahora bien, sin perjuicio de la definición de la jornada laboral, los servicios rurales de transporte deberían

quedar exentos de cumplir con el sistema de registro y control de los servicios interurbanos.

El señor Subsecretario del Trabajo manifestó que, si se mantiene la jornada laboral como mensual, estos trabajadores terminarán con el mismo problema que afectaba a lo choferes de vehículos de carga terrestre, quienes con jornadas diarias más extensas, completaban las 180 horas de su jornada ordinaria mucho antes de cumplir la mensualidad, con lo cual una buena parte del mes quedaban sin posibilidad de continuar trabajando. Ello demuestra, agregó, la trascendencia de la modificación que en este aspecto se propone. Añadió que, si en un recorrido rural el viaje demora tres horas, el chofer descansa la cuarta hora y luego regresa, con lo cual cumple sus dos turnos diarios. Así funciona, por lo general, el transporte de carácter rural.

El Honorable Senador señor Longueira hizo presente que también se da el caso de transportistas rurales que prefieren la jornada mensual de trabajo, por cuanto su temor es que, siendo empresas pequeñas de transporte, terminen siendo absorbidas por las compañías más grandes que operan en el rubro. Añadió que el problema de la exigencia del GPS fue sólo un efecto de la asimilación con el servicio interurbano, pero que la mayor preocupación del sector estaba centrada en obtener, por primera vez, un reconocimiento expreso de su actividad a nivel legal. De ahí surge, además, la necesidad de determinar el carácter -mensual o semanal- de su jornada laboral, y la respuesta debería emerger de la propia realidad de dicha actividad, que no es interurbana ni urbana, sino rural, es decir, con características particulares que la distinguen claramente de las otras modalidades señaladas.

En cuanto a la exigencia referida al sistema de registro y control, dado que ésta se ha impuesto al servicio rural por vía administrativa y no por una norma de rango legal, no corresponde incorporar la respectiva exención en este proyecto de ley. Sin embargo, sugirió, sería importante dejar constancia en el informe de la Comisión que los requerimientos administrativos sobre tales mecanismos de registro y control, en lo sucesivo, no deberían ser exigidos al servicio de transporte rural de pasajeros, el cual, por esta ley, es desvinculado del servicio interurbano de de transporte pasajeros.

El señor Subsecretario del Trabajo apuntó que, además, no sería necesario incorporar una norma de ese tipo al proyecto en estudio, por cuanto si éste separa el tratamiento legal de los servicios de transporte interurbano y rural, desaparece el supuesto que hacía aplicable a este último las exigencias de control contempladas administrativamente para el primero.

Por su parte, el señor Ministro del Trabajo y Previsión Social propuso establecer en la norma un régimen alternativo, esto es, consagrar que la jornada laboral de los trabajadores del servicio de transporte rural colectivo de pasajeros, podrá ser semanal o mensual, según el acuerdo de las partes. De esta forma, queda entregada a la voluntad de las partes la definición del régimen al que han de someterse en materia de jornada de trabajo, permitiendo, en consecuencia, aplicar al efecto el sistema que mejor se ajuste a la realidad de cada caso en particular.

Finalmente, los miembros de la Comisión, en aras de encontrar las alternativas que resulten más apropiadas al servicio de transporte rural, estuvieron contestes en lo siguiente:

1.- Establecer una normativa especial aplicable al servicio de transporte rural colectivo de pasajeros, que contenga la regulación laboral a la que habrá de sujetarse la prestación de dicho servicio;

2.- Contemplar la referida normativa en un artículo propio, que se incorporaría al Código del Trabajo en forma independiente de las restantes disposiciones existentes en dicho cuerpo legal en materia de transporte. Para ello, el nuevo precepto sería signado como artículo 26 bis;

3.- En lo relativo a la jornada laboral de los trabajadores del transporte rural colectivo de pasajeros, disponer que ésta podrá ser semanal o mensual, dejando la elección al acuerdo de las partes, y

4.- Dejar constancia en este informe que, dada la separación en el tratamiento legal de los servicios de transporte de pasajeros rural e interurbano, no serían exigibles a aquél los requerimientos sobre sistemas de registro y control aplicables a este último.

- Conforme a lo anterior, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Allamand, Longueira y Muñoz Aburto, aprobó la indicación número 1, para su artículo 3º, y la indicación número 3, modificadas de manera de acoger los acuerdos descritos precedentemente sobre la materia., con el texto que se consulta en el Capítulo de Modificaciones.

Indicación número 2

La indicación número 2, del Honorable Senador señor Orpis, intercala, en el primero de los incisos del artículo único aprobado en general, agregar, a continuación de la palabra “rurales”, la expresión “, internacional”.

El Honorable Senador señor Longueira sugirió consultar al autor de esta indicación acerca de los fundamentos y objetivos de la misma, a fin de conocer su sentido y alcance.

El señor Subsecretario del Trabajo apuntó que en este tipo de transporte podrían considerarse como tal los taxis colectivos que cubren el trayecto Arica-Tacna. Señaló que, efectivamente, en este caso se da una mixtura de transporte rural e internacional, por cuanto, si bien los recorridos no superan los 200 kilómetros de distancia, traspasan las fronteras de nuestro país.

Por su parte, el Honorable Senador señor Letelier señaló que, actualmente, este transporte internacional recibe el tratamiento del servicio interurbano.

Asimismo, advirtió que de ser aceptada la indicación número 1, sería reemplazado el artículo único del proyecto aprobado en general, que es el texto respecto del cual la indicación en análisis fue formulada. En consecuencia, habría que revisar si es posible incorporar la enmienda propuesta por dicha indicación en las nuevas disposiciones del proyecto, particularmente en las relativas al servicio de transporte rural, ya que respecto de éste fue planteada, para hacer aplicable sus normas al servicio de transporte internacional de pasajeros.

En otro orden de ideas, hizo presente que, traspasando los límites chilenos, corresponde aplicar las normas nacionales del respectivo país donde se encuentre el trabajador, sin perjuicio de los convenios internacionales vigentes, los que, en materia de transporte, Chile ha celebrado con diversos países.

El Honorable Senador señor Muñoz Aburto coincidió con lo anterior, recordando que trabajadores chilenos de la Empresa Nacional de Petróleo (ENAP), que se desempeñaban en Argentina, se regían por las normas laborales de ese país.

En la última sesión, el señor Subsecretario del Trabajo explicó que, revisado este tema con el Honorable Senador señor Orpis, autor de la indicación en análisis, así como también con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la Secretaría Regional Ministerial respectiva, pudo arribarse a la conclusión de que la mejor alternativa en este ámbito, sería la elaboración de un reglamento especial que aborde la regulación del servicio internacional de transporte de pasajeros, a fin de dar una respuesta normativa sobre la materia al tenor de las características que son propias de dicho servicio.

- Atendido lo anterior, el Honorable Senador señor Longueira, en nombre del Honorable Senador señor Orpis, retiró la indicación número 2.

- - -

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

Reemplazarlo por el siguiente:

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

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

a) Sustitúyese el inciso primero, por el siguiente:

“Artículo 25.- La jornada ordinaria de trabajo del personal de choferes y auxiliares de la locomoción colectiva interurbana, de servicios interurbanos de transportes de pasajeros y del que se desempeñe a bordo de ferrocarriles, será de 180 horas mensuales. En el caso de los choferes y auxiliares de la locomoción colectiva interurbana y de los servicios interurbanos de transporte de pasajeros, el tiempo de los descansos a bordo o en tierra y de las esperas que les corresponda cumplir entre turnos laborales sin realizar labor, no será imputable a la jornada y su retribución o compensación se ajustará al acuerdo de las partes.”.

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

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

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

“Artículo 25 bis.- La jornada ordinaria de trabajo de choferes de vehículos de carga terrestre interurbana, no excederá de 180

horas mensuales, la que no podrá distribuirse en menos de 21 días. El tiempo de los descansos a bordo o en tierra y de las esperas a bordo o en el lugar de trabajo que les corresponda no será imputable a la jornada, y su retribución o compensación se ajustará al acuerdo de las partes. La base de cálculo para el pago de los tiempos de espera, no podrá ser inferior a la proporción respectiva de 1,5 ingresos mínimos mensuales. Con todo, los tiempos de espera no podrán exceder de un límite máximo de ochenta y ocho horas mensuales.

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

En ningún caso el trabajador podrá manejar más de cinco horas continuas, después de las cuales deberá tener un descanso cuya duración mínima será de dos horas. En los casos de conducción continua inferior a cinco horas el conductor tendrá derecho, al término de ella, a un descanso cuya duración mínima será de 24 minutos por hora conducida. En todo caso, esta obligación se cumplirá en el lugar habilitado más próximo en que el vehículo pueda ser detenido, sin obstaculizar la vía pública. El camión deberá contar con una litera adecuada para el descanso, siempre que éste se realice total o parcialmente a bordo de aquél.”.

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

“Artículo 26 bis.- El personal que se desempeñe como chofer o auxiliar de los servicios de transporte rural colectivo de pasajeros se regirá por el artículo precedente. Sin perjuicio de ello, podrán pactar con su empleador una jornada ordinaria de trabajo de 180 horas mensuales distribuidas en no menos de 20 días al mes. En ambos casos, los tiempos de descanso a bordo o en tierra y de las esperas que les corresponda cumplir entre turnos laborales sin realizar labor, no será imputable a la jornada, y su retribución o compensación se ajustará al acuerdo de las partes. En ningún caso los trabajadores podrán conducir por más de cinco horas continuas.

Se entenderá como servicios de transporte rural colectivo de pasajeros, aquellos que cumplan con los requisitos que determine reglamentariamente el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”.”.

(Unanimidad 4x0. Indicación número 1, para numerales 1 y 2. Unanimidad 3x0. Indicaciones números 1 y 3, para numeral 3)

- - -

TEXTO DEL PROYECTO

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

PROYECTO DE LEY

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

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

a) Sustitúyese el inciso primero, por el siguiente:

“Artículo 25.- La jornada ordinaria de trabajo del personal de choferes y auxiliares de la locomoción colectiva interurbana, de servicios interurbanos de transportes de pasajeros y del que se desempeñe a bordo de ferrocarriles, será de 180 horas mensuales. En el caso de los choferes y auxiliares de la locomoción colectiva interurbana y de los servicios interurbanos de transporte de pasajeros, el tiempo de los descansos a bordo o en tierra y de las esperas que les corresponda cumplir entre turnos laborales sin realizar labor, no será imputable a la jornada y su retribución o compensación se ajustará al acuerdo de las partes.”.

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

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

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

“Artículo 25 bis.- La jornada ordinaria de trabajo de choferes de vehículos de carga terrestre interurbana, no excederá de 180 horas mensuales, la que no podrá distribuirse en menos de 21 días. El tiempo de los descansos a bordo o en tierra y de las esperas a bordo o en el lugar de trabajo que les corresponda no será imputable a la jornada, y su retribución o compensación se

ajustará al acuerdo de las partes. La base de cálculo para el pago de los tiempos de espera, no podrá ser inferior a la proporción respectiva de 1,5 ingresos mínimos mensuales. Con todo, los tiempos de espera no podrán exceder de un límite máximo de ochenta y ocho horas mensuales.

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

En ningún caso el trabajador podrá manejar más de cinco horas continuas, después de las cuales deberá tener un descanso cuya duración mínima será de dos horas. En los casos de conducción continua inferior a cinco horas el conductor tendrá derecho, al término de ella, a un descanso cuya duración mínima será de 24 minutos por hora conducida. En todo caso, esta obligación se cumplirá en el lugar habilitado más próximo en que el vehículo pueda ser detenido, sin obstaculizar la vía pública. El camión deberá contar con una litera adecuada para el descanso, siempre que éste se realice total o parcialmente a bordo de aquél.".

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

"Artículo 26 bis.- El personal que se desempeñe como chofer o auxiliar de los servicios de transporte rural colectivo de pasajeros se regirá por el artículo precedente. Sin perjuicio de ello, podrán pactar con su empleador una jornada ordinaria de trabajo de 180 horas mensuales distribuidas en no menos de 20 días al mes. En ambos casos, los tiempos de descanso a bordo o en tierra y de las esperas que les corresponda cumplir entre turnos laborales sin realizar labor, no será imputable a la jornada, y su retribución o compensación se ajustará al acuerdo de las partes. En ningún caso los trabajadores podrán conducir por más de cinco horas continuas.

Se entenderá como servicios de transporte rural colectivo de pasajeros, aquellos que cumplan con los requisitos que determine reglamentariamente el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.".".

\- - -

Acordado en sesiones celebradas los días 8 y 29 de agosto, y 3 y 31 de octubre, de 2007, con asistencia de los Honorables Senadores señores Pedro Muñoz Aburto (Presidente), señora Soledad

Alvear Valenzuela y señores Andrés Allamand Zavala, Juan Pablo Letelier Morel (Presidente Accidental), y Pablo Longueira Montes.

Sala de la Comisión, a 6 de noviembre de 2007.

MARIO LABBÉ ARANEDA
Secretario de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

SEGUNDO INFORME DE LA COMISIÓN DE TRABAJO Y PREVISIÓN SOCIAL, ACERCA DEL PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL CÓDIGO DEL TRABAJO EN LO REFERENTE A LA JORNADA DE TRABAJO DE LOS CHOFERES Y AUXILIARES DE LA LOCOMOCIÓN COLECTIVA RURAL.
(Boletín Nº 5.156-13)

I. **PRINCIPALES OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** modificar la normativa sobre jornada de trabajo de los choferes y auxiliares del transporte colectivo de pasajeros, contemplando separadamente cada una de sus modalidades, así como la del transporte de carga terrestre interurbana.

II. **ACUERDOS:** Indicaciones:
Números
1.- Aprobada con modificaciones 4x0 para la normativa de sus artículos 1° y 2°, y 3x0 para su artículo 3°.
2.- Retirada.
3.- Aprobada 3x0, con modificaciones.
4 Retirada.
5 Retirada.

III. **ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** consta de un artículo único, compuesto por tres numerales.

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

V. **URGENCIA:** no tiene.

VI. **ORIGEN INICIATIVA:** Senado. Moción de los Honorables Senadores señor Juan Pablo Letelier Morel, señora Soledad Alvear Valenzuela, y señores Andrés Allamand Zavala y Pedro Muñoz Aburto.

VII. **TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** primero.

VIII. **APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS:** ---

IX. **INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO:** 21 de junio de 2007.

X. **TRÁMITE REGLAMENTARIO:** segundo informe.

XI. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA: 1) el Código del Trabajo, y 2) el decreto supremo N° 212, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 1992, que contiene el Reglamento de los Servicios Nacionales de Transporte Público de Pasajeros.

Valparaíso, 6 de noviembre de 2007.

MARIO LABBÉ ARANEDA
Secretario de la Comisión

- - -