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 informaros respecto del proyecto de ley de la referencia, iniciado en Moción de los Honorables Senadores señor Juan Pablo Letelier Morel, señora Soledad Alvear Valenzuela y señores Andrés Allamand Zavala y Pedro Muñoz Aburto.

Cabe hacer presente que la Comisión, aun cuando el proyecto consta de un artículo único, resolvió, unánimemente, proponer a la Sala aprobarlo sólo en general y abrir un plazo de indicaciones para su consideración en segundo informe.

A la sesión en que la Comisión estudió esta iniciativa de ley asistieron, además de sus miembros, el Ministro del Trabajo y Previsión Social, señor Osvaldo Andrade, el Subsecretario del Trabajo, señor Zarko Luksic, y los señores Francisco Del Río y Ariel Rossel, respectivamente asesores de las autoridades públicas precedentemente nombradas.

- - -

OBJETIVOS DEL PROYECTO

Aplicar a los servicios rurales de transporte público de pasajeros las mismas exigencias que a los servicios urbanos de transporte público de pasajeros, estableciendo así un sistema uniforme, concordante y equilibrado.

- - -

ANTECEDENTES

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

I.- ANTECEDENTES JURÍDICOS

1) El Código del Trabajo.

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.

II.- ANTECEDENTES DE HECHO

La Moción con que se inicia este proyecto de ley, entre sus fundamentos, señala que históricamente ha sido motivo de permanente preocupación el mejoramiento de los niveles de seguridad y calidad de los servicios de transporte público en nuestro país, procurándose, no sin dificultades, ordenar los diversos servicios de transporte público dentro de los marcos legales existentes, clasificándolos según sus particularidades y ubicación geográfica.

Agrega que, en el marco de este esfuerzo ordenador, las autoridades del ramo han establecido en el decreto supremo N° 212, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 1992, un conjunto de nuevas exigencias a los empresarios del transporte colectivo, quienes, en general, han hecho significativos esfuerzos por mejorar la calidad de los servicios brindados por ellos.

Acota que el artículo 6º de dicho texto normativo clasifica el transporte público en tres categorías, cuales son:

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 kilómetros de recorrido, exceden el radio urbano, con excepción de los indicados en la letra c) siguiente;

c) Servicios interurbanos de transporte público de pasajeros, entendiéndose por éstos los que superan los 200 kilómetros de

recorrido, y los que, sin exceder los 200 kilómetros, unen la ciudad de Santiago con localidades o ciudades costeras ubicadas en la V Región.

Añade que, tras el objetivo general de contribuir al mejoramiento de la seguridad en los servicios de transporte público, se establecieron nuevas normas en la Ley General de Tránsito, en particular, respecto a las mayores exigencias para obtener los permisos de conducir.

Asimismo, continúa la Moción, se han modificado las normas del Código del Trabajo referidas a los trabajadores del transporte público, con la finalidad de reducir los accidentes de tránsito en las carreteras. Así, por ejemplo, de acuerdo a su propia clasificación del transporte público, se han establecido derechos en cuanto a los períodos de descanso en beneficio de los choferes.

Agrega que, conforme a lo establecido en los artículos 25 y 26 del Código del Trabajo, para efectos laborales, los servicios de transporte de pasajeros se clasifican en interurbanos y urbanos, entendiendo que:

“a) Es interurbano el servicio destinado a transportar pasajeros entre una o más ciudades o localidades que están ubicadas en ciudades o áreas urbanas diferentes, y,

b) Es urbano, en general, el servicio de locomoción colectiva que alternadamente recoge y deja usuarios en los paraderos del trayecto o recorrido constituido por calles o vías de una determinada ciudad o área poblacional.”.

Sin embargo, advierten los autores de la iniciativa legal, la clasificación del transporte público establecida en el ya citado decreto supremo N° 212, difiere de la contemplada en el Código del Trabajo, existiendo tres categorías en el primero y sólo dos tipos en el segundo.

Añaden que, a raíz de la fiscalización en el cumplimiento de las normas del Código del Trabajo, la incompatibilidad existente entre estas normas ha generado una situación altamente discriminatoria y conflictiva en perjuicio del transporte público rural, al asimilarlo, conforme a lo dispuesto en el Código del Trabajo, a los servicios interurbanos de transporte público.

En efecto, explica la iniciativa legal, la interpretación parcial que algunos fiscalizadores del trabajo están dando a las normas del Código del Trabajo respecto a los servicios de transporte entre las comunas cabeceras y sus comunas vecinas, los cuales comprenden recorridos inferiores a los 200 kilómetros, está generando un cuadro de alta conflictividad, dado que se está exigiendo al transporte rural

las mismas condiciones que a los servicios interurbanos de transporte público.

En consecuencia, concluye la Moción, mediante el presente proyecto de ley se pretende aplicar a los servicios rurales de transporte público de pasajeros, las mismas exigencias que a los servicios urbanos, estableciendo un sistema uniforme, concordante y equilibrado.

- - -

DISCUSIÓN EN GENERAL

Al iniciarse el análisis de esta iniciativa legal, el Honorable Senador señor Longueira hizo presente que la compartía y que si no figuraba como autor de ella, sólo se debía a que no pudo concurrir a la anterior sesión de la Comisión, en que se procedió a firmarla.

El texto del proyecto de ley en informe es el que sigue:

“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 -al cual se refiere el proyecto de ley en informe-, 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. A continuación se transcribe su texto, para una más adecuada comprensión de la iniciativa legal en análisis:

“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.”.

Por su parte, el artículo 26 del mismo Código dispone que “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.”.

En tanto, el decreto supremo Nº 212, del Ministerio de Transporte 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 que deberán inscribirse todas las modalidades de servicios de transporte público remunerado de pasajeros, así como también los vehículos destinados a prestarlos.

Asimismo, regula la estructura del mencionado Registro Nacional. Dentro de dicho contexto, el artículo 6º dispone las secciones en que se dividirá el Registro. 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.”.

En primer término, el señor Ministro del Trabajo y Previsión Social enfatizó que el Ejecutivo en esta materia ha recogido la preocupación manifestada por diversos parlamentarios, entre ellos el Honorable Diputado señor Guillermo Ceroni, los ex Diputados señora Marina Prochelle, señores Jaime Jiménez, Arturo Longton, Aníbal Pérez, Edgardo Riveros, Jaime Rocha, Edmundo Salas, Carlos Vilches, y el ex Diputado y actual Senador, señor Juan Pablo Letelier.

Explicó que el objetivo que se persigue es regular de manera precisa el servicio de transporte, tanto de carga como de pasajeros, y en este último caso, distinguiendo entre el urbano, el interurbano y el rural. Para tales efectos, añadió, se contemplaría la normativa propia a cada caso, asignándoles el respectivo articulado especial en el Código del Trabajo.

Anunció que las mayores innovaciones se presentarían en el ámbito del transporte de carga terrestre, donde se contempla una modificación a la jornada laboral a fin de evitar las situaciones que difieren de lo dispuesto en la ley, pero que ocurren en la actualidad.

Explicó que el Ejecutivo ha adquirido un compromiso con los distintos actores sociales involucrados en el sector del transporte de carga terrestre interurbano, en aras de alcanzar soluciones consensuadas sobre los problemas derivados de la aplicación del artículo 25 del Código del Trabajo, en lo relativo a la imputación a la jornada de trabajo de los tiempos de espera que cumplen los conductores de dicho sector.

Asimismo, indicó, se proyectan sendas modificaciones respecto del transporte rural de pasajeros, siendo una de las más relevantes el reconocimiento en el Código del Trabajo de que el transporte público rural de pasajeros es una actividad distinta a la de la locomoción colectiva interurbana y a los servicios interurbanos de transporte de pasajeros, debido a las características particulares que reviste dicha actividad. Ello, por lo demás, resulta acorde con la reglamentación emanada de la respectiva autoridad de transporte.

Al concluir su intervención, puso especial énfasis en señalar que en materia de transporte de carga terrestre se estaría configurando una “flexibilidad pactada”, en atención al acuerdo logrado entre los distintos actores del sector -empleadores y trabajadores, transportistas y choferes-, lo que permitiría encontrar solución a diversas dificultades prácticas que se verifican en la actividad del transporte.

A continuación, el señor Subsecretario del Trabajo manifestó que, tal como se ha señalado, se propondrían diversas modificaciones en esta materia, y anunció que, para tales efectos, el Ejecutivo se encuentra estudiando las indicaciones necesarias para ser presentadas a este proyecto de ley. Sin perjuicio de esperar la oportunidad pertinente para ello, explicó las nuevas propuestas en actual análisis.

En primer término, expresó que las innovaciones se configurarían en dos ámbitos: por un lado, en cuanto al transporte de carga terrestre interurbano y, por el otro, respecto al servicio de transporte rural de pasajeros.

En lo que se refiere al transporte de carga terrestre interurbano, precisó, el artículo 25 del Código del Trabajo dispone que los tiempos de espera que deben enfrentar los conductores -esto es, aquellos que se emplean en la carga, descarga, apertura de bodegas, embalaje, etcétera-, son imputables a la jornada de trabajo de 180 horas mensuales.

Acotó que tal imputación de la totalidad de los tiempos de espera a la jornada laboral, ha generado importantes problemas operacionales y remuneracionales, ya que, por una parte, los trabajadores ven reducidas sus expectativas de ganancia producto de la estructura de remuneraciones aplicada al sector -vinculada principalmente a la carga transportada y a las distancias recorridas-, y, por otro lado, importa un aumento de los costos empresariales.

Agregó que la realidad del sector demuestra que, como consecuencia de imputar largas horas de espera a la jornada laboral, ésta se completa mucho antes de cumplirse el mes de trabajo, afectando a los trabajadores que se ven impedidos de continuar prestando servicios y mermando inevitablemente sus ingresos. Lo anterior, advirtió, es una verdadera invitación a trabajar al margen de la ley, generando situaciones irregulares que es necesario erradicar.

Atendido lo anterior, expresó, si bien la jornada ordinaria de los choferes de vehículos de carga terrestre interurbana se mantendría en carácter mensual -ya que ella responde de una forma más adecuada a las particularidades de la actividad-, se propondría regular la jornada de esta actividad en un artículo distinto, introduciendo al Código del Trabajo un artículo 25 bis, cuya nueva normativa buscaría dar soluciones equilibradas que garanticen el normal funcionamiento de los servicios de transporte de carga, así como también la adecuada protección de los derechos de los trabajadores. Para lograr estos objetivos, puntualizó, se plantea perfeccionar la regulación vigente del modo siguiente:

a) En primer término, excluir los tiempos de espera de la imputación a la jornada de trabajo.

Sin perjuicio de lo anterior, añadió, y en atención a que el lapso de tiempo que los choferes de vehículos de carga dedican a las esperas no corresponde a un tiempo del que puedan disponer libremente, se propone establecer la obligación de compensar los referidos períodos conforme al acuerdo que sobre la materia convengan las partes contratantes.

Sin embargo, y dado el carácter principalmente variable de las remuneraciones del sector en cuestión, se ha estimado oportuno incorporar una base mínima de cálculo para la ponderación de la referida compensación de los tiempos de espera, a fin de evitar que ésta se vuelva ilusoria. Conforme a dicha fórmula, la retribución en cuestión no podrá ser inferior a la proporción de un ingreso mínimo mensual.

b) En segundo lugar, se propone establecer un límite a los referidos tiempos de espera, disponiendo que éstos no podrán exceder del tope máximo de 88 horas mensuales.

En un segundo orden de modificaciones, relativo al servicio de transporte rural de pasajeros, destacó la importancia de diferenciar la situación de los choferes y auxiliares de los servicios urbanos e interurbanos de transporte de pasajeros, de quienes se desempeñan como tales en los servicios rurales. Añadió que tal diferenciación no se observa en la actualidad, pues la jornada laboral de estos últimos se asimila a la de los servicios interurbanos de transporte de pasajeros, quedando regida por el artículo 25 del Código del Trabajo.

Al clarificar esta diferencia, acotó, se recogen las características propias del transporte público rural, tal como lo hace la normativa vigente del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, la cual regula los distintos tipos de servicios de transporte de pasajeros.

En virtud de lo anterior, la modificación perseguiría reconocer que el servicio de transporte rural colectivo de pasajeros es una actividad con características distintas a los servicios interurbanos, asimilándose más a la del transporte urbano colectivo de pasajeros que se caracteriza por tomar y dejar pasajeros alternadamente. Ello se consigue, precisó, aplicando a los choferes y auxiliares de los servicios rurales la normativa establecida en la actualidad en el artículo 26 del Código del Trabajo para los servicios urbanos.

Enfatizó que tales innovaciones resultan plenamente concordantes con la modificación propuesta por la Moción en estudio.

Sin perjuicio de lo anterior, apuntó, el Ejecutivo sugeriría que, para definir los servicios de transporte rural de pasajeros, sería pertinente que la nueva normativa reproduzca el mismo concepto contenido en el artículo 6° del decreto supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, ya que se trata de una definición amplia que permite a dicha Secretaría de Estado mediante resolución fundada, considerando diversas variables y previo informe del Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones competente, clasificar como servicios rurales o interurbanos a servicios que no cumplan con las características predefinidas en la ley.

Lo anterior, por lo demás, permitiría uniformar la normativa legal en este ámbito, contemplando en el citado decreto supremo y en el Código del Trabajo, las mismas categorías de transporte de pasajeros, bajo conceptos equivalentes de transporte urbano, interurbano y rural.

El señor Subsecretario del Trabajo concluyó su intervención destacando que las diversas modificaciones descritas, son

producto del consenso alcanzado en estas materias entre los distintos actores del sector en cuestión.

Enseguida, los miembros de la Comisión formularon una serie de consultas y observaciones, las cuales se consignan a continuación.

El Honorable Senador señor Letelier señaló que, según se desprende de lo expuesto por el Ejecutivo, las modificaciones que se pretenden incorporar al proyecto de ley en informe perseguirían, por un lado, definir en el Código del Trabajo el transporte rural de pasajeros al tenor de lo dispuesto en el Reglamento contenido en el decreto supremo Nº 212 antes citado, y, por el otro, consagrar la inimputabilidad de los tiempos de espera a la jornada laboral de los choferes del transporte de carga terrestre, asumiendo así una realidad que durante años ha afectado a los trabajadores del sector.

En lo relativo al servicio de transporte rural de pasajeros manifestó que la modificación propuesta por la Moción tiene su origen en la interpretación que se ha dado a las normas legales vigentes, a partir de las cuales dicha actividad ha sido asimilada al servicio de transporte interurbano de pasajeros, aplicando a aquélla las exigencias dispuestas para este último. Ello importa cierta incoherencia del sistema, por cuanto el servicio rural responde más bien a la estructura y funcionamiento del servicio urbano, y no a las del transporte interurbano. En consecuencia, es necesario clarificar y uniformar en la ley los distintos tipos de transporte de pasajeros, y definir la normativa aplicable para cada uno de ellos según las características que efectivamente les son propias.

En lo que respecta al transporte de carga terrestre, en tanto, manifestó su preocupación en cuanto a cómo serán compensadas las 88 horas propuestas para computar como tiempo de espera, las que, por ejemplo, deberían serán pagadas, a lo menos, como equivalentes a horas extraordinarias. Lo anterior, porque un tiempo de espera mensual de 88 horas, significa que, en promedio, se trata de 22 horas a la semana de tiempo adicional vinculado al trabajo y, por tanto, es una verdadera extensión de la jornada laboral. Consultó, además, si el Ejecutivo tiene una estimación del costo que significará la compensación de estas horas de espera.

El señor Subsecretario del Trabajo respondió que para el pago de estas horas rige, en primer término, el acuerdo de las partes. Sin perjuicio de lo anterior, se contempla que la compensación sea proporcional al ingreso mínimo mensual. En consecuencia, para tales efectos, deberá valorizarse la hora de espera en relación a dicho ingreso mínimo.

El Honorable Senador señor Longueira señaló que la jornada de trabajo mensual de 180 horas, incluyendo en ella los tiempos de espera, efectivamente conlleva el problema de que a mediados de mes el trabajador queda imposibilitado de seguir trabajando por haber completado tempranamente su jornada laboral.

Sin embargo, advirtió, las horas extraordinarias son tales en relación al tiempo efectivamente trabajado, como una prolongación de la jornada ordinaria, en cambio aquí, el tiempo extra se origina en la espera, que es un concepto diferente y que por tanto amerita otra forma de compensación.

Ahora bien, la modificación descrita propone un mecanismo de compensación equivalente a la proporción de un ingreso mínimo mensual. Añadió que, para tales efectos, el cálculo de rigor sería dividir las 88 horas de espera por las 180 horas de jornada laboral y el resultado obtenido multiplicarlo por el ingreso mínimo mensual. Ello, precisó, determinará el monto a pagar y, conforme al valor actual del ingreso mínimo -$ 144.000-, tal operación arrojaría una cifra de $ 70.400.

Por su parte, el asesor del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social aclaró que la fórmula de cálculo propuesta para el pago de las horas de espera en base a un tope de 88 horas, constituye el piso mínimo que podrá pagarse por dicho concepto. Añadió que, para definir el monto específico, sería necesario dividir el ingreso mínimo mensual por las 180 horas que, al mes, constituyen la jornada laboral de los trabajadores del sector y, el resultado de esa operación, debe multiplicarse por el número de horas de espera, las que, como máximo, podrían ser 88. En consecuencia, si se efectúa dicho ejercicio, y se divide el ingreso mínimo mensual -actualmente equivalente a $ 144.000- por 180 y luego dicho cuociente se multiplica por 88, la cifra final -de $ 70.400-, corresponde al monto mínimo que se podrá pagar por este concepto, es decir, es el piso a partir del cual las partes podrán acordar una cantidad mayor. La idea, recalcó, es establecer un número máximo de horas para destinar a la espera y, a la vez, fijar una base de cálculo para la definición del piso mínimo a pagar por dicho concepto.

Explicó que el fundamento de lo anterior radica en que este tiempo de espera es similar a los denominados turnos de vigilancia, también contemplados en el Código del Trabajo y en mérito de los cuales el trabajador se encuentra obligado a estar atento a la llamada del empleador y en condiciones de prestar sus servicios en cuanto se le requiera. Agregó que, conforme a la reiterada jurisprudencia emanada de la Dirección del Trabajo, estos turnos de vigilancia no constituyen una jornada laboral, ya que no se trata de una efectiva prestación de servicios, con un determinado tiempo trabajado. No obstante lo anterior, la referida entidad ha estimado que ese tiempo debe ser compensado, ya sea mediante el pago de un bono, o por horas de turno u otro mecanismo que se defina al efecto, ya que si fuera

pagado como horas extraordinarias propiamente tales, su costo sería muy elevado.

Añadió que en el caso del tiempo de espera de los choferes de transporte de carga terrestre la situación es similar a la descrita, por cuanto ellos en dicho lapso de tiempo se encuentran atentos al curso de la carga, para efectos de que, por ejemplo, se abra una bodega, se entregue la carga y se efectúe la correspondiente estiva. Por tanto, es un tiempo del cual el chofer no dispone libremente, ya que debe mantenerse atento y en condiciones de trabajar en cuanto sea necesario.

En consecuencia, apuntó, en base a dicha similitud se ha aplicado en este caso el mismo principio para el pago, estableciendo un mecanismo de compensación en lugar de fijar la retribución económica conforme al régimen de horas extraordinarias.

El Honorable Senador señor Letelier señaló que, en todo caso, conforme a las cifras expresadas, el piso mínimo propuesto parece ser muy bajo, en comparación al que resultaría del pago de las horas como extraordinarias. Agregó que ese tiempo de espera, si bien no es una jornada laboral propiamente tal, son horas de las cuales el trabajador no dispone libremente, se encuentra a la expectativa de prestar sus servicios y, lo más grave aún, lo mantienen prolongadamente fuera de su casa.

Acotó que conforme al régimen vigente, las horas de espera sí son imputables a la jornada laboral, lo cual se ajusta más al transporte de carga a escasa distancia. En cambio, este nuevo sistema donde no se imputan tales horas a la jornada de trabajo podría ser más conveniente para el transporte de carga que se efectúa en largos trayectos.

Los restantes miembros de la Comisión coincidieron en que se trata de una compensación exigua, aun cuando no se trate de tiempo efectivamente trabajado.

El señor Subsecretario del Trabajo reiteró que la base de cálculo propuesta y conforme a la cual este pago no podrá ser inferior a la proporción de un ingreso mínimo mensual, corresponde sólo al tope mínimo a partir del cual las partes podrán acordar cifras superiores a pagar.

Recordó que una primera propuesta del sector era aumentar derechamente la jornada laboral de 180 horas mensuales a 260, a fin de evitar que por imputación de tiempos de espera se completara la jornada de trabajo antes de cumplir el mes. Sin embargo, la referida solución escapaba a todo principio formativo del derecho laboral y, a raíz de ello, se concibió esta especie de jornada adicional para efectos de espera, con un tiempo máximo de duración y un piso mínimo para su pago.

El señor Ministro del Trabajo y Previsión Social añadió que, en todo caso, existe cierta confianza en el sector en cuanto a que se alcanzarán acuerdos satisfactorios para las partes en esta materia. De hecho, apuntó, el consenso ya logrado en este ámbito es una buena señal en dicho sentido. Indicó que el tiempo de espera responde a una situación intermedia, ya que si bien no hay trabajo efectivo, el trabajador se encuentra fuera de su hogar en función de la labor por cumplir y a disposición de su empleador.

El Honorable Senador señor Allamand acotó que, en dicha situación, el trabajador se encuentra más cercano a estar trabajando que a estar descansando, por lo que el mecanismo de compensación que se instaure no podría ignorar dicha circunstancia.

El Honorable Senador señor Longueira coincidió en que el piso mínimo que se propone para el pago del tiempo de espera resulta efectivamente bajo. Añadió que podrá discutirse si corresponde o no a tiempo realmente trabajado, pero lo que es indudable es que se trata de una actividad que el trabajador ejecuta contra su voluntad, toda vez que igualmente se encuentra a disposición del empleador pero sin cumplir su labor de conducción, que es la actividad que le reporta mayores ingresos. Indicó que el tope mensual de 88 horas, significa 22 horas de espera a la semana y, por tanto, 3 horas al día, tiempo que, si bien en promedio puede responder a la realidad, a la postre se traduce en la instauración de un sistema que obliga a sumar 3 horas adicionales a la jornada laboral -las cuales actualmente podría imputar a ésta-, y que, además, exceden el máximo de dos horas extraordinarias diarias que permite el Código del ramo. Lo más grave aún, enfatizó, es que el pago de las mismas sería por un monto menor del que correspondería por concepto de horas extraordinarias propiamente tales. Por consiguiente, Su Señoría propuso elevar el piso mínimo como única forma de consagrar un mecanismo más coherente con el objetivo trazado.

El Honorable Senador señor Letelier puntualizó que si el referido piso se aumenta a la proporción de un y medio ingreso mínimo mensual, la suma a pagar por 88 horas de espera podría incrementarse de $ 70.400 a $ 105.000 aproximadamente.

El señor Subsecretario del Trabajo recordó que la fórmula propuesta obedece al acuerdo alcanzado al interior del sector en cuestión. Sin perjuicio de lo anterior, podría analizarse una alternativa más ventajosa.

En otro orden de ideas, el Honorable Senador señor Allamand consultó cómo se proyecta pagar a los trabajadores la hora

número 89 de espera, ya que la posibilidad de exceder el límite legal, podría ser una cosa de ordinaria ocurrencia en esta actividad.

El señor Subsecretario del Trabajo advirtió que, en principio, las horas de espera no podrían exceder de 88, ya que esa es la finalidad de establecer un límite temporal a las mismas.

El Honorable Senador señor Allamand insistió en que, en la práctica, podría suceder que un trabajador esté próximo a completar sus 88 horas de tiempo de espera y, sin embargo, exceda el límite legal por causas ajenas a su voluntad que lo obliguen a permanecer en espera más allá de lo estimado.

Expresó que, en tal caso, sí estaríamos en presencia de horas extraordinarias y habría que definir, entonces, si este tiempo en exceso será valorizado para su pago como horas extras posteriores al trabajo o posteriores a la espera, ya que el pago en cada caso podría ser diferente.

El asesor del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social respondió que, en ese caso, por aplicación de las normas generales, correspondería pagar tales horas en exceso como extraordinarias. Aclaró que ello es procedente, no sobre la base del cálculo de los tiempos de espera, sino que como consecuencia de haber superado la jornada pactada, ya sea con motivo de la conducción efectiva o a raíz de una espera prolongada, por cuanto la situación, en ambos casos, corresponde al tiempo que sobrepasa el pacto laboral.

Para explicitar lo señalado, recordó el régimen vigente en esta materia. Explicó que, al tenor de los artículos 30 a 32 del Código del Trabajo, se entiende por jornada extraordinaria la que excede del máximo legal o de la pactada contractualmente, si fuese menor. Asimismo, pueden pactarse horas extraordinarias hasta por un máximo de dos horas por día y sólo para atender necesidades o situaciones temporales de la empresa. Además, dichas horas se pagarán con un recargo del cincuenta por ciento sobre el sueldo convenido para la jornada ordinaria. Lo anterior, advirtió, corresponde al sistema aplicable tratándose de remuneraciones fijas. En cambio, en el caso de que no exista sueldo convenido o éste sea inferior al ingreso mínimo mensual, este último constituirá la base de cálculo para el respectivo recargo. Ello sucede, por ejemplo, tratándose de una remuneración variable donde lo que se paga es la productividad y no la permanencia durante una jornada determinada, por lo que, en estricto sentido, no habrían horas extras por compensar.

Finalmente, tras el análisis desarrollado, la Comisión arribó a las siguientes conclusiones:

En primer término, estuvo conteste en la necesidad de que se estudie elevar el mínimo contemplado para los efectos del pago del tiempo de espera, fijándolo en proporción a un y medio ingreso mínimo mensual.

En segundo lugar, estimó que, conforme a las normas generales, corresponde aplicar el régimen de horas extraordinarias contemplado en el Código del Trabajo, al tiempo que sobrepasa a la jornada de espera. No obstante lo anterior, consideró necesario que la normativa en proyecto, así lo establezca expresamente.

Para los señalados efectos, solicitó al Ejecutivo estudiar las respectivas indicaciones, toda vez que, de conformidad al artículo 65, N° 4, de la Constitución Política, fijar las remuneraciones mínimas de los trabajadores del sector privado, así como aumentar obligatoriamente sus remuneraciones y demás beneficios económicos o alterar las bases que sirvan para determinarlos, son materias de iniciativa exclusiva del Presidente de la República.

En un tercer orden de cosas, los miembros de la Comisión coincidieron en la necesidad de consagrar una solución más integral para los distintos tipos de transporte considerados en la normativa vigente, principalmente a fin de uniformar dicha regulación e instaurar un régimen legal coherente que permita garantizar la eficiencia de los servicios prestados, así como también resguardar los derechos de los trabajadores.

- Puesto en votación en general, el proyecto fue aprobado por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señora Alvear y señores Allamand, Letelier, Longueira y Muñoz Aburto.

- - -

TEXTO DEL PROYECTO

En conformidad con el acuerdo adoptado, vuestra Comisión de Trabajo y Previsión Social tiene el honor de proponeros la aprobación en general del proyecto de ley en informe, en los siguientes términos:

PROYECTO DE LEY

“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.”.”.

- - -

Acordado en sesión celebrada el día 4 de julio de 2007, con asistencia de los Honorables Senadores señor Juan Pablo Letelier Morel (Presidente Accidental), señora Soledad Alvear Valenzuela y señores Andrés Allamand Zavala, Pablo Longueira Montes y Pedro Muñoz Aburto.

Sala de la Comisión, a 9 de julio de 2007.

MARIO LABBÉ ARANEDA
Secretario de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

PRIMER 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: aplicar a los servicios rurales de transporte público de pasajeros las mismas exigencias que a los servicios urbanos de transporte público de pasajeros, estableciendo así un sistema uniforme, concordante y equilibrado.

II. ACUERDOS: aprobado en general (5x0).

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

IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL: no hay.

V. URGENCIA: no tiene.

VI. ORIGEN INICIATIVA: 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: primer 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, 9 de julio de 2007.

MARIO LABBÉ ARANEDA
Secretario de la Comisión

- - -