



DEPARTAMENTO JURÍDICO
K. 9805(1755)/2012

ORD.: 2593 / 30

MAT.: 1) Cuando el legislador ha establecido, en el inciso 2º del artículo 152 ter D del Código del Trabajo, la procedencia de extender la jornada ordinaria de los tripulantes de vuelo y de cabina ante la ocurrencia en el "respectivo vuelo" de contingencias meteorológicas, emergencias médicas o necesidades calificadas de mantenimiento de la aeronave, ha querido precisar que tales supuestos deben verificarse durante el correspondiente Período de Servicio de Vuelo de dicha tripulación, esto es, durante el tiempo comprendido entre su presentación al lugar o recinto asignado por el operador y aquél en que queda liberada de toda función.

2) Esta Dirección carece de competencia para determinar el sentido y alcance que debe darse a la expresión "necesidades calificadas de mantenimiento de la aeronave" prevista por el citado inciso 2º del artículo 152 ter D, para extender la jornada ordinaria de trabajo de los tripulantes de cabina de American Airlines Inc. Agencia en Chile, en atención a que, por una parte, es la Dirección General de Aeronáutica Civil la competente para conocer de dicha materia, en lo que respecta a las empresas nacionales de transporte aéreo comercial de pasajeros y carga y, por otra, que las líneas aéreas extranjeras como la de la especie se rigen en ese ámbito, por las normas de la entidad de control aeronáutico a la que se encuentren sujetas en cuanto a la seguridad de vuelo.

ANT.: 1) Instrucciones, de 08.04.2013, de Jefa Dpto. Jurídico.
2) Oficio Nº 08/0/1/06/0011, de 09.01.2013, de Sr. Jaime Alarcón P., Director General Dirección General de Aeronáutica Civil.
3) Respuesta, de 08.10.2012, de Sr. Rubén Blanco, por American Airlines Inc., Agencia de Chile.
4) Ord. Nº 4233, de 04.10.2012, de U. Dictámenes e Informes en Derecho.
5) Ord. Nº 4055, de 14.09.2012, de U. Dictámenes e Informes en Derecho.
6) Ord. Nº 3938, de 07.09.2012, de U. Dictámenes e Informes en Derecho.
7) Presentación, de 21.08.2012, de doña Patricia Gordo Q., Presidenta Sindicato de Empresa Tripulantes de Cabina de American Airlines Inc. Agencia en Chile.

FUENTES:

Código del Trabajo, artículos 152 ter, 152 ter A y 152 ter D.
Código Civil, artículos 19 y 20.

SANTIAGO,

01 JUL 2013

DE : DIRECTORA DEL TRABAJO

**A : SRA. PATRICIA GORDO QUIROZ
PRESIDENTA SINDICATO DE TRIPULANTES DE CABINA
DE AMERICAN AIRLINES INC. AGENCIA EN CHILE
MADRIGAL Nº 1111, DPTO. 1204
LAS CONDES/**

Mediante presentación citada en el antecedente 7), requiere un pronunciamiento de esta Dirección respecto del sentido y alcance que debe darse a las

expresiones “respectivo vuelo” y “necesidades calificadas de mantenimiento de la aeronave”, contenidas en el inciso 2º del artículo 152 ter D del Código del Trabajo, norma que permite extender la jornada ordinaria de los tripulantes de cabina de 12 a 14 horas, en caso de verificarse las condiciones previstas en la misma.

Lo anterior, con el objeto de zanjar los problemas de interpretación surgidos entre la empresa American Airlines Inc. Agencia en Chile y el Sindicato que representa, en las oportunidades en que, con arreglo a lo dispuesto en la citada disposición legal, se ha estimado necesario extender la jornada ordinaria de los trabajadores que se desempeñan como tripulantes de cabina en dicha empresa.

Cabe hacer presente, por otra parte, que en virtud de lo dispuesto en el inciso final del artículo 10 de la ley N°19.880, que consagra los principios de contradicción e igualdad de los interesados, la presentación en referencia fue puesta en conocimiento de la empresa American Airlines Inc. Agencia en Chile, quien, mediante nota citada en el antecedente 2) expuso sus puntos de vista sobre el particular.

Al respecto, cumpla con informar Ud. lo siguiente:

El artículo 152 ter D del Código del Trabajo, en sus incisos 1º y 2º, establecen:

“La jornada mensual de trabajo de los tripulantes de vuelo y de cabina no excederá de ciento sesenta horas, salvo que la Dirección General de Aeronáutica Civil, por razones de seguridad, determine establecer una jornada menor. Su distribución se efectuará por medio de los Roles de Vuelo. Si las labores de período de servicio en tierra se desarrollan por siete días o más en el mes calendario, la jornada mensual no podrá superar las ciento ochenta horas ordinarias”.

“La jornada ordinaria no podrá superar las doce horas continuas de labores. Sin perjuicio de ello, la jornada ordinaria podrá extenderse hasta catorce horas ante la ocurrencia, en el respectivo vuelo, de contingencias meteorológicas (sic), emergencias médicas o necesidades calificadas de mantenimiento de la aeronave, las cuales se entiende que tienen el carácter de tales al encontrarse consignadas en el Minimum Equipment List (MEL), actualizado por la Dirección General de Aeronáutica Civil o la entidad a la cual la empresa se encuentre sujeta en cuanto a la seguridad de vuelo”.

De las disposiciones legales precedentemente transcritas se infiere, en lo pertinente, que los tripulantes de vuelo y de cabina están afectos a una jornada mensual no superior a ciento sesenta horas, a menos que, por razones de seguridad, la Dirección General de Aeronáutica Civil, determine el establecimiento de una jornada menor. Se colige, igualmente, que su distribución será efectuada mediante los Roles de Vuelo y que si las labores de período de servicio en tierra se llevan a cabo durante siete o más días en el mes calendario, la referida jornada mensual no podrá exceder de ciento ochenta horas ordinarias.

Se desprende, asimismo, que la jornada ordinaria no podrá superar las doce horas continuas de labores, pero que podrá extenderse, sin embargo, hasta catorce horas, en caso que en el respectivo vuelo ocurran contingencias meteorológicas, emergencias médicas o necesidades calificadas de mantenimiento de la aeronave, las cuales se entiende que tienen dicho carácter por encontrarse consignadas en el *Minimum Equipment List (MEL)*, actualizado por la Dirección General de Aeronáutica Civil o por la entidad a cargo de la seguridad de vuelo a que se encuentre afecta la empresa.

En lo que respecta al documento denominado *Minimum Equipment List (MEL)* a que hace referencia el citado precepto, resulta útil señalar que, éste ha sido definido en el texto elaborado por la Dirección General de Aeronáutica Civil,

denominado "LÉXICO, DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS de la D.G.A.C. 4ª EDICIÓN - AGOSTO DE 2005" (página L-5) en los siguientes términos:

"LISTA DE EQUIPO MÍNIMO (MEL)"

"Lista del equipo que basta para el funcionamiento de una aeronave, a reserva de determinadas condiciones cuando parte del equipo no funciona y que ha sido preparada por la empresa aérea de conformidad con la Lista Maestra de Equipo Mínimo (MMEL), establecida para el tipo de aeronave o de conformidad con criterios más restrictivos".

Por su parte, la "LISTA MAESTRA DE EQUIPO MÍNIMO (MMEL), es, según el citado documento, aquella "Lista establecida para un determinado tipo de aeronave por el organismo responsable del diseño de tipo de aeronave con aprobación del Estado de diseño, en que figuran elementos del equipo de uno o más de los que podría prescindirse al inicio de un vuelo. La MMEL puede ser asociada a condiciones de operación, limitaciones o procedimientos especiales".

Ahora bien, la solicitud de pronunciamiento efectuada a este Servicio tiene por objeto dilucidar, por una parte, el sentido y alcance de las expresiones "respectivo vuelo" y "necesidades calificadas de mantenimiento de la aeronave" utilizadas en el inciso 2º del artículo 152 ter D, antes transcrito y comentado.

1) En cuanto a la necesidad de determinar qué debe entenderse por "respectivo vuelo", aclara que tal petición se sustenta en que, en la práctica, se presentan situaciones en las que resulta difícil poder determinar si los supuestos para la extensión de jornada de los tripulantes de vuelo y de cabina, previstos por el precepto en estudio, se han verificado o no dentro del "respectivo vuelo", entre éstas, las siguientes:

a) Si resulta procedente la extensión de jornada ordinaria de que se trata cuando el avión que deben abordar los tripulantes para dar cumplimiento a su jornada ordinaria ha presentado problemas de mantenimiento cuya reparación hará retrasar la partida del vuelo originalmente programado, encontrándose ya la tripulación cumpliendo el respectivo Período de Servicio de Vuelo.

b) Si procede dicha extensión en el evento de haberse presentado un retraso del vuelo anterior cuya consecuencia es el retardo del siguiente, que corresponde ejecutar a los tripulantes en cumplimiento del Período de Servicio de Vuelo que tienen programado.

c) Si para entender que se está en el "respectivo vuelo" es condición necesaria que los tripulantes de vuelo y de cabina que han iniciado un Período de Servicio de Vuelo hayan abordado la aeronave.

2) En lo que concierne a las "necesidades calificadas de mantenimiento de la aeronave", previstas en el citado inciso 2º del artículo 152 ter D, para extender la jornada ordinaria en los términos señalados, solicita aclarar, en primer término, si éstas pueden ser distintas a aquellas consignadas en el MEL, como también, a quién corresponde determinar la existencia de una necesidad calificada de mantenimiento de la aeronave que no se encuentre consignada en el MEL y, finalmente, la gravedad que debe revestir el desperfecto mecánico no consignado en el MEL para que pueda catalogarse como necesidad calificada de mantenimiento.

Hechas las precisiones anteriores, corresponde dilucidar la primera de las interrogantes planteadas por el sindicato recurrente, para cuyo efecto debe primeramente tenerse presente que la norma en análisis establece diversos supuestos que permiten extender el período de servicio de vuelo de los tripulantes, siempre que aquellos se presenten en el "respectivo vuelo".

Ahora bien, para determinar el sentido y alcance de la expresión "respectivo vuelo", utilizada en el precepto en estudio, resulta necesario recurrir

primeramente a la norma de interpretación legal contenida en el artículo 20 del Código Civil, que establece:

“Las palabras de la ley se entenderán en su sentido natural y obvio, según el uso general de las mismas palabras;...”.

A su vez, la reiterada y uniforme doctrina de este Servicio, ha sostenido que el sentido natural y obvio de las palabras, es aquel que les otorga el Diccionario de la Real Academia Española, según el cual la expresión “respectivo”, utilizada por la disposición legal en comento, significa *“...que atañe o se aplica a una persona o cosa determinada”* y *“Dicho de los miembros de una serie: Que tienen correspondencia, por unidades o grupos, con los miembros de otra serie”*.

En segundo término, en lo que concierne a la expresión “vuelo”, resulta necesario recurrir a la norma de interpretación del artículo 19 inciso 2º del Código Civil, que establece: *“Pero bien se puede, para interpretar una expresión obscura de la ley, recurrir a su intención o espíritu, claramente manifestados en ella misma, o en la historia fidedigna de su establecimiento”*.

En aplicación de dichas normas de hermenéutica legal, necesariamente debe convenirse que la *ratio legis* o propósito que tuvo en vista el legislador para autorizar la extensión de la jornada ordinaria de los tripulantes de vuelo y de cabina es que las contingencias meteorológicas, emergencias médicas o necesidades calificadas de mantenimiento de la aeronave que justifican tal extensión ocurran durante el correspondiente período de prestación efectiva de los servicios de dicho personal, vale decir, durante el Período de Servicio de Vuelo que deben cumplir, poniendo de manifiesto con ello que tal extensión no puede tener cabida si los supuestos de que se trata ocurrieron fuera de dicho período.

En efecto, la norma del artículo 152 ter A del Código del Trabajo, que define diversos términos relacionados con el trabajo ejecutado por los tripulantes de vuelo y de cabina en estudio, entre éstos, el Período de Servicio de Vuelo en comento, consignado en su letra c), establece al respecto, lo siguiente:

“c) Período de Servicio de Vuelo: Corresponde al tiempo transcurrido, dentro de un período de 24 horas consecutivas, desde el momento que el tripulante de vuelo y de cabina se presenta en las dependencias aeroportuarias o lugar asignado por el operador, con el objeto de preparar, realizar y finalizar operacional y administrativamente un vuelo, hasta que el tripulante es liberado de toda función”.

De la norma antes transcrita se desprende que el legislador ha definido el Período de Servicio de Vuelo como el tiempo transcurrido, dentro del término de 24 horas consecutivas, desde que el tripulante de vuelo o de cabina se presenta en el recinto aeroportuario o lugar asignado por el operador, con la finalidad de preparar, efectuar y finalizar un vuelo, hasta quedar liberado de toda función.

De ello se sigue que no es posible, en opinión de este Servicio, restringir el alcance de la expresión “respectivo vuelo” por la vía de sostener que las referidas condiciones que ameritan la extensión de jornada de que se trata deban producirse necesariamente durante el transcurso de un determinado vuelo o, en otros términos y conforme con la definición de tiempo de vuelo establecida en la letra e) del artículo 152 ter A del Código del Trabajo, durante el tiempo transcurrido *“...desde que el avión inicia su movimiento con el propósito de despegar, hasta que se detiene completamente al finalizar el vuelo”*.

Lo ya expuesto se sustenta, además, en que el precepto del artículo 152 ter D en estudio, regula justamente los períodos de servicio de vuelo y sus correspondientes descansos, lo cual permite reafirmar que cuando el legislador ha utilizado la expresión “respectivo vuelo” ha querido referirse a dicha jornada de trabajo.

En estas circunstancias es posible concluir que por la expresión "respectivo vuelo", utilizada por el inciso 2º del artículo 152 ter D analizado, debe entenderse aquel que el tripulante ha debido preparar, realizar y finalizar durante el período de servicio de vuelo que le fue asignado y, por tanto, cuando la norma en referencia establece que las condiciones previstas por el legislador para extender la jornada ordinaria son aquellas ocurridas en el respectivo vuelo, no ha querido sino precisar que tales supuestos deben verificarse durante el tiempo comprendido entre el momento de la presentación del tripulante de vuelo o de cabina a su lugar de trabajo y aquél en que el tripulante queda liberado de toda función, vale decir, durante el período de servicio de vuelo respectivo.

Acorde con lo razonado precedentemente resulta procedente sostener que si el avión asignado por el operador para llevar a cabo el servicio de vuelo por una tripulación determinada se encontraba sometido a mantenimiento con anterioridad al inicio del Período de Servicio de Vuelo de dicha tripulación, no procedería extender la jornada ordinaria de aquellos invocando el cumplimiento de uno de los supuestos previstos por la ley para ello, si la norma en comento exige que éstos ocurran durante el respectivo Período de Servicio de Vuelo, según ya se analizara.

A la misma conclusión debe arribarse tratándose de la segunda situación planteada por el Sindicato, que dice relación con la procedencia de dicha extensión de jornada ordinaria en el caso de haberse presentado un retraso del vuelo anterior cuya consecuencia es el retardo del vuelo siguiente, que corresponde al que deben ejecutar los tripulantes por los que se consulta, puesto que en tal hipótesis, si el retraso debido a contingencias meteorológicas, emergencias médicas o necesidades calificadas de mantenimiento de la aeronave no ocurrieron durante el Período de Servicio de Vuelo de los tripulantes por los que se consulta, no resulta procedente extender la jornada ordinaria de aquellos por tal causa.

Se consulta, por último, respecto de esta materia, si para entender que se está en el "respectivo vuelo" es condición necesaria que los tripulantes de vuelo y de cabina hayan abordado la aeronave, interrogante ya respondida en párrafos que anteceden, toda vez que en virtud de las consideraciones ya expuestas, no cabe sino concluir que tal expresión utilizada por el legislador en la norma citada está referida a que las aludidas contingencias meteorológicas, emergencias médicas o necesidades de mantenimiento de la aeronave ocurran durante el respectivo Período de Servicio de Vuelo de los tripulantes afectos a la referida extensión de jornada.

En tal sentido se ha pronunciado el Primer Juzgado de Letras del Trabajo, en fallo recaído en la causa RIT I-373-2012, de 22.02.2013, caratulada Transporte Aéreo S.A. con Inspección Comunal del Trabajo Santiago Oriente, según el cual *"...por lo anteriormente expuesto, es razonable concluir que dentro de la jornada ordinaria de trabajo de doce horas se autoriza por el legislador programar todos los Períodos de Servicio de Vuelo, autorizando su extensión a 14 horas, solo cuando en este Período se presenta, como en este caso, una contingencia meteorológica en el respectivo período y siempre que el Tiempo de Vuelo no supere las 8 horas"*.

Por consiguiente, sobre la base de las disposiciones legales citadas y consideraciones expuestas, cumplo con informar a Ud. que cuando el legislador ha establecido en el inciso 2º del artículo 152 ter D del Código del Trabajo la procedencia de extender la jornada ordinaria de los tripulantes de vuelo y de cabina ante la ocurrencia en el "respectivo vuelo" de contingencias meteorológicas, emergencias médicas o necesidades calificadas de mantenimiento de la aeronave, ha querido precisar que tales supuestos deben verificarse durante el correspondiente Período de Servicio de Vuelo de dicha tripulación, esto es, durante el tiempo comprendido entre su presentación al lugar o recinto asignado por el operador y aquél en que queda liberada de toda función.

2) En cuanto a esta consulta, que dice relación con el sentido y alcance que debe darse a la expresión “necesidades calificadas de mantenimiento de la aeronave”, prevista en el inciso 2º del artículo 152 ter D, antes transcrito y comentado, para extender la jornada ordinaria en los términos señalados, solicita, específicamente, aclarar si éstas pueden ser distintas a las consignadas en el MEL, como también, a quién corresponde determinar la existencia de una necesidad calificada de mantenimiento de la aeronave que no se encuentre consignada en el MEL y, finalmente, la gravedad que debe revestir el desperfecto mecánico no consignado en el MEL para que pueda catalogarse como necesidad calificada de mantenimiento.

Por su parte, el representante del empleador plantea al respecto, en su nota de respuesta a traslado conferido por este Servicio, citada en el antecedente 2), que se presentan numerosas situaciones de necesidad de mantenimiento que no están en el MEL, denominadas *non-go items* y que, sin embargo, su falta de reparación implica la imposibilidad de vuelo del avión respectivo, entre éstas y a modo de ejemplo, la pérdida de aceite de un motor de la aeronave.

Agrega que una lectura detenida del precepto legal en análisis permite concluir que la referencia al MEL efectuada por dicha norma, a propósito de las necesidades calificadas de mantenimiento, al señalar que “...se entiende que tienen el carácter de tales al encontrarse consignadas en el *Minimum Equipment List (MEL)*...” es meramente ilustrativa y pretende despejar dudas en cuanto a que incluso las necesidades de mantenimiento menos graves del MEL autorizan la extensión de la jornada.

Precisa que carece de toda lógica y sería contrario al principio de la realidad sostener que la norma en comento autoriza la extensión de la jornada a 14 horas solo frente a problemas técnicos “menos importantes” y no respecto de aquellos de mayor magnitud.

Expresa, además, que la gravedad del desperfecto técnico o necesidad de mantenimiento es un juicio altamente calificado, entregado al dictamen de los pilotos y mecánicos a cargo del avión y que no resulta posible delimitar tales circunstancias mediante listados con enumeraciones taxativas de las mismas. La interpretación anterior es, por lo demás, consistente y armónica con lo dispuesto en el artículo 29 del Código del Trabajo, norma ésta que, a su juicio, es la que mejor se ajusta a los requerimientos de la operación de los vuelos.

Sobre la base de las consideraciones legales y operacionales descritas, solicita finalmente que esta Dirección aclare que las necesidades de mantenimiento a que alude el artículo 152 ter D, inciso 2º, como causales para extender a 14 horas la jornada de trabajo de los tripulantes de que se trata incluyen tanto las consignadas en el MEL como otros requerimientos de mantención que retarden el respectivo vuelo, que determinen los pilotos y/o los mecánicos a cargo.

Al respecto, cabe reiterar que la citada disposición legal permite extender la jornada ordinaria de los tripulantes de vuelo y de cabina cuando, entre otras condiciones allí previstas, se presenten en el respectivo vuelo “necesidades calificadas de mantenimiento de la aeronave, las cuales se entiende que tienen el carácter de tales al encontrarse consignadas en el *Minimum Equipment List (MEL)*, actualizado por la Dirección General de Aeronáutica Civil o la entidad a la cual la empresa se encuentre sujeta en cuanto a la seguridad de vuelo”.

Pues bien, el precepto en comento no hace más que corroborar en este aspecto lo establecido por el artículo 152 ter, inciso 1º del mismo cuerpo legal, en los siguientes términos:

“Las normas del presente Capítulo, se aplicarán al personal tripulante de vuelo y de cabina de las empresas que presten servicios de transporte de

pasajeros o carga, sin perjuicio de su sujeción a normas de seguridad en los vuelos, diferentes a las impartidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

De la disposición legal antes transcrita se infiere que las normas del Capítulo VII del Código del Trabajo, incorporado por la ley Nº20.321 de 05.02.2009 en el Título II del Libro I del citado cuerpo legal, se aplicarán al personal tripulante de vuelo y de cabina de las empresas que presten servicios de transporte de pasajeros o carga, sin perjuicio de su sujeción a normas de seguridad en los vuelos diferentes a las impartidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil, en cuyo caso se encuentra la empresa American Airlines Inc. Agencia en Chile.

Lo anterior se explica recurriendo a la recopilación de la historia de la citada ley Nº 20.321, en especial, a la intervención efectuada por el Ministro del Trabajo y Previsión Social de la época, a propósito de la discusión de la citada ley, quien señaló: *“Por otra parte, también es posible constatar que en este sector coexisten diferentes estándares laborales, porque en este mercado participan tanto empresas nacionales como extranjeras. Asimismo, se aplican otras regulaciones de seguridad que no provienen de la Dirección General de Aeronáutica Civil, sino que, por ejemplo, corresponden a la normativa estadounidense sobre seguridad aérea internacional”.* (Primer Informe Comisión de Trabajo, en Historia de la ley Nº 20.321. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, pág. 26).

En el mismo sentido se ha pronunciado la Dirección General de Aeronáutica Civil, mediante oficio citado en el antecedente 1), que contiene el informe requerido por este Servicio sobre la materia, en el que se expone:

“B. En relación con la expresión “necesidades calificadas de mantenimiento de la aeronave”, se puede precisar lo siguiente”:

“1. En el caso de la consulta, el PSV de la Tripulación Mínima de 12 horas continuas podrá extenderse hasta catorce 14 horas ante la ocurrencia en el respectivo PSV de necesidades calificadas de mantenimiento de la aeronave consignadas en el MEL (Lista de Equipo Mínimo)”.

“2. La necesidad calificada de mantenimiento es aquella que debe ser solucionada antes de proseguir el vuelo debido a que impide la continuación de este con esta falla pendiente. Si el tiempo requerido para dar solución a la falla supera el PSV máximo permitido (12 horas) el Piloto al mando en forma excepcional puede autorizar dos horas adicionales, generando un PSV máximo de 14 horas”.

La Dirección General de Aeronáutica Civil agrega en dicho informe, que *“...durante el desarrollo del vuelo, el Piloto al Mando cuenta con la atribución de prolongar el PSV de 12 a 14 horas cuando, aparte de las contingencias antes citadas, debido a razones de seguridad del vuelo ello se haga necesario. En estos casos posteriormente la empresa debe informar a la DGAC los motivos que se tuvo en consideración para tomar esa decisión, de acuerdo a dicho informe la DGAC determinará si la decisión fue correcta y en el caso de no existir razones fundadas, se aplicarán las sanciones correspondientes”.*

Finaliza haciendo presente que *“... En el caso de los vuelos de American Airlines ellos deben cumplir con las disposiciones del Convenio de Chicago el cual establece que las operaciones deben realizarse en acuerdo con la reglamentación aeronáutica de cada Estado. Debido a ello, las operaciones de American Airlines se realizan dando cumplimiento a las normas de la autoridad aeronáutica de Estados Unidos (FAA)...”.*

En estas circunstancias es posible concluir que esta Dirección carece de competencia para determinar el sentido y alcance que debe darse a la expresión “necesidades calificadas de mantenimiento de la aeronave” prevista por el

citado inciso 2º del artículo 152 ter D para extender la jornada ordinaria de trabajo de los tripulantes de vuelo y de cabina de American Airlines Inc. Agencia en Chile, en atención a que, por una parte, es la Dirección General de Aeronáutica Civil la competente para conocer de dicha materia, en lo que respecta a las empresas nacionales de transporte aéreo comercial de pasajeros y carga y, por otra, que las líneas aéreas extranjeras como la de la especie se rigen en ese ámbito, por las normas de la entidad de control aeronáutico a la que se encuentren sujetas en cuanto a la seguridad de vuelo.

En consecuencia, sobre la base de las disposiciones legales citadas y consideraciones expuestas, cumpla con informar a Ud. lo siguiente:

1) Cuando el legislador ha establecido, en el inciso 2º del artículo 152 ter D del Código del Trabajo, la procedencia de extender la jornada ordinaria de los tripulantes de vuelo y de cabina ante la ocurrencia en el "respectivo vuelo" de contingencias meteorológicas, emergencias médicas o necesidades calificadas de mantenimiento de la aeronave, ha querido precisar que tales supuestos deben verificarse durante el correspondiente Período de Servicio de Vuelo de dicha tripulación, esto es, durante el tiempo comprendido entre su presentación al lugar o recinto asignado por el operador y aquél en que queda liberada de toda función.

2) Esta Dirección carece de competencia para determinar el sentido y alcance que debe darse a la expresión "necesidades calificadas de mantenimiento de la aeronave" prevista por el citado inciso 2º del artículo 152 ter D, para extender la jornada ordinaria de trabajo de los tripulantes de cabina de American Airlines Inc. Agencia en Chile, en atención a que, por una parte, es la Dirección General de Aeronáutica Civil la competente para conocer de dicha materia, en lo que respecta a las empresas nacionales de transporte aéreo comercial de pasajeros y carga y, por otra, que las líneas aéreas extranjeras como la de la especie se rigen en ese ámbito, por las normas de la entidad de control aeronáutico a la que se encuentren sujetas en cuanto a la seguridad de vuelo.

Saluda atentamente a Ud.,



Maria Cecilia Sánchez Toro
MARIA CECILIA SÁNCHEZ TORO
 ABOGADA
 DIRECTORA DEL TRABAJO



MAO/SMS/MPK/mpk
MAO/SMS/MPK/mpk
Distribución:

- Jurídico -Partes -Control
- Boletín -Divisiones D.T.
- Subdirector
- U. Asistencia Técnica
- XV Regiones
- Jefe Gabinete Ministro del Trabajo y Previsión Social
- Subsecretario del Trabajo
- Dirección General de Aeronáutica Civil (clasificador 3-correo 9, Providencia).
- American Airlines Inc. Agencia en Chile (Huérfanos N°1199, Santiago).