



DEPARTAMENTO JURÍDICO  
K. 3890(670)2015

3535 0061

ORD N°: 7

**MAT.:** Tripulantes de vuelo y de Cabina de Aeronaves Comerciales de Pasajeros y Carga. Periodos de Servicio de Vuelo. Actividad de vuelo corta. Forma y condiciones para el cumplimiento de más de uno de ellos en 24 horas consecutivas.

**ANT.:** 1) Instrucciones de 10.06.2016, de Jefe Departamento Jurídico;  
2) Presentación, de 12.08.2015, de Sindicato de Tripulantes de Cabina de Lan Chile S.A;  
3) Presentación, de 05.08.2015, de Sindicato de Pilotos Lanexpress S.A;  
4) Ord. N° 3485, de 10.07.2015, de Jefe Unidad de Dictámenes e Informes en Derecho (S);  
5) Ord. N° 3483, de 10.07.2015, de Jefe Unidad de Dictámenes e Informes en Derecho (S);  
6) Ord. N° 3484, de 10.07.2015, de Jefe Unidad de Dictámenes e Informes en Derecho (S);  
7) Presentación, de 05.06.2015, de don Matías Cristi, Asesor Legal, Transporte Aéreo S.A;  
8) Ord. N° 2179, de 30.04.2015, de Jefe Unidad de Dictámenes e Informes en Derecho;  
9) Presentación, de 25.03.2015, de doña Silka Seitz Pavisic, Presidenta, Sindicato de Tripulantes de Cabina de la Empresa Lanexpress.

**FUENTES:** Código del Trabajo artículos 152 ter A y 152 ter D.

**CONCORDANCIAS:** Ord. N° 2898/34 de 24.07.2013 y 4219/039 de 04.10.2012.

SANTIAGO,

06 JUL 2016

DE : DIRECTOR DEL TRABAJO

A : SRA. SILKA SEITZ PAVISIC  
PRESIDENTA  
SINDICATO DE TRIPULANTES DE CABINA DE LA EMPRESA  
LANEXPRESS  
LOS PENSAMIENTOS N° 1664  
PROVIDENCIA

Mediante documento indicado en el Ant. 9), solicita a esta Dirección aclare, enmiende o complemente el dictamen N° 2898/34 de 24.07.2013, respecto a lo siguiente:

1) En el N°1 de la parte resolutive del Ordinario N°2898/34, se hace mención a “un período de servicio de vuelo en jornada extraordinaria” situación contradictoria con la propia suma del mismo Ordinario que no refiere a jornada extraordinaria, sino que a jornada ordinaria, además señala que el legislador no ha considerado ese tipo de jornada para este rubro.

2) En el N° 2 de la parte resolutive del Ordinario en comento, se establece como presupuesto de la conclusión, que en el evento de haberse llevado a cabo un período de servicio de vuelo de 7 horas o menos, sin haberse otorgado el descanso mínimo de 10 horas que establece la tabla respectiva en el art. 152 ter D, se puede dar inicio a otro periodo de servicio de vuelo. Es decir, el dictamen deja abierta la posibilidad para que el empleador no otorgue el descanso mínimo de 10 horas que establece la ley, cuando se ha efectuado un período de servicio de vuelo de 7 horas o menos.

3) Solicita se aclare el alcance de la frase “término del segundo”, contenida en el artículo 152 ter D inciso 5°, atendido a que en la actualidad la empresa habría formulado un modelo torcido de programación de dos Periodos de Servicio de Vuelo, concluyendo el segundo fuera del término de las 24 horas consecutivas contadas desde el inicio del primero, sin embargo atendido a que la empresa no excede el máximo de 12 horas efectivamente trabajadas lo aplica sin reparo alguno.

Cabe hacer presente al respecto, que este Servicio, en cumplimiento 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, puso en conocimiento tanto de la empresa Lan Express, como de los sindicatos de pilotos y de tripulantes de cabina de las empresas Lan Express, Lan Chile S.A. y Lan Airlines S.A, la presentación del Ant. 9).

El representante de la empresa, en respuesta al traslado conferido por este Servicio, sostiene, en primer término que se solicita, simplemente, la corrección de un error de transcripción de la parte resolutive del Ordinario en comento, y no de una aclaración del fondo del asunto. Luego, en segundo término, precisa que las consultas siguientes refieren a que la empresa no otorgaría el descanso mínimo de 10 horas cuando se ha realizado un periodo de servicio de vuelo de 7 horas, situación que conlleva a solicitar una fiscalización y no una solicitud de aclaración de dictamen, dado que no se cuestiona lo resuelto por el Ordinario, sino que la forma cómo la empresa estaría aplicando la norma y su interpretación administrativa, por lo que si el sindicato estima que la empresa no cumple debe solicitar una fiscalización o derechamente demandar su cumplimiento en tribunales.

Al respecto, cumpla con informar a Ud. lo siguiente:

1.- En primer término corresponde señalar que el dictamen N° 2898/34, de 24.07.2013, es una aclaración del dictamen N° 4219/039 de 04.10.2012.

Precisado lo anterior, cabe indicar que el dictamen N° 2898/34, de 24.07.2013, cuya aclaración se solicita, sostuvo que:

1) Resulta jurídicamente procedente que los tripulantes de vuelo y de cabina de aeronaves comerciales de pasajeros y carga que han cumplido un período de servicio de vuelo en jornada extraordinaria, seguido del descanso compensatorio correlativo, de acuerdo a la tabla inserta en el artículo 152 ter D del Código del Trabajo, lleven a cabo otro de dichos períodos en el término de 24 horas consecutivas, siempre que la duración de ambos no supere en total las doce horas – o catorce, si se ha verificado alguna de las condiciones previstas en la misma norma – y que a continuación del segundo período de servicio de vuelo el tripulante respectivo haga uso igualmente del referido descanso.

2) En el evento de haberse llevado a cabo un período de servicio de vuelo de 7 horas o menos sin haberse otorgado el descanso mínimo de 10 horas que establece la tabla respectiva en el citado artículo 152 ter D, debe aplicarse la norma contenida en el inciso 5° del mismo precepto, que prohíbe llevar a cabo otro vuelo dentro de las veinticuatro horas de iniciado el primero, salvo que entre el comienzo de éste y el término del segundo no se excedan las doce horas.

Enseguida, se debe aclarar que, se ha verificado un error de transcripción en el N° 1) de la conclusión del dictamen citado, al utilizar la expresión “extraordinaria”, para indicar que resulta jurídicamente procedente que los tripulantes que han cumplido un periodo de servicio de vuelo lleven a cabo otro en el término de 24 horas consecutivas. Sin perjuicio de ello, cabe señalar que tanto el cuerpo del informe como en el resumen del dictamen se dice claramente de que se trata de una jornada ordinaria, y no de una jornada extraordinaria.

Por consiguiente, cumpla con informar a Ud. que se corrige la conclusión N° 1), del dictamen en comento, debiendo decir entonces lo siguiente:

“1) Resulta jurídicamente procedente que los tripulantes de vuelo y de cabina de aeronaves comerciales de pasajeros y carga que han cumplido un período de servicio de vuelo en **jornada ordinaria**, seguido del descanso compensatorio correlativo, de acuerdo a la tabla inserta en el artículo 152 ter D del Código del Trabajo, lleven a cabo otro de dichos períodos en el término de 24 horas consecutivas, siempre que la duración de ambos no supere en total las doce horas – o catorce, si se ha verificado alguna de las condiciones previstas en la misma norma – y que a continuación del segundo período de servicio de vuelo el tripulante respectivo haga uso igualmente del referido descanso.”

2.- En segundo término, corresponde precisar que el dictamen cuya aclaración se solicita, en el N°2) de su conclusión, señaló que *“en el evento de haberse llevado a cabo un período de servicio de vuelo de 7 horas o menos **“sin haberse otorgado el descanso mínimo de 10 horas que establece la tabla respectiva en el citado artículo 152 ter D”, debe aplicarse la norma contenida en el inciso 5° del mismo precepto, que prohíbe llevar a cabo otro vuelo dentro de las veinticuatro horas de iniciado el primero, salvo que entre el comienzo de éste y el término del segundo no se excedan las doce horas**”*.

Al respecto, corresponde aclarar que en la conclusión antedicha, el dictamen en comento, alude a las actividades de vuelo corta, en que las tripulaciones se mantienen en el aeropuerto para realizar otro vuelo o una serie de vuelos más tarde, por lo que, al tratarse de un período de inactividad menor al contemplado en el artículo 152 ter D inciso 4°, no puede ser considerado descanso, sino que Período de Servicio de Vuelo, correspondiendo aplicar la norma contenida en el inciso 5° del art. 152 ter D.

Para arribar a dicha conclusión el dictamen en cuestión, tuvo a la vista el citado inciso 5° del artículo 152 ter D del Código del Trabajo, el cual establece que si un Período de Servicio de Vuelo se desarrolla en siete horas o menos, no se podrá llevar a cabo otro vuelo dentro de las veinticuatro horas de iniciado el primero, salvo que entre el inicio del primero y el término del segundo no se excedan las doce horas.

Cabe precisar que dicha norma, ha sido establecida por el legislador para evitar “los turnos cortados”, vale decir, el tiempo transcurrido entre uno y otro vuelo, que no permite al tripulante respectivo hacer uso del descanso compensatorio que le asiste, encontrándose, no obstante a disposición del empleador.<sup>1</sup>

Además, se tuvo en consideración, lo resuelto en el Oficio N° 08/0/292/0825, de 18.02.2013 de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que en lo pertinente señaló que *“no se puede utilizar la palabra descanso en el contexto que allí se explica, como se fundamenta a continuación”*.

*“La ley establece que si una tripulación realiza un período de servicio de vuelo (PSV) de 7 horas o menos, debe otorgársele un descanso de 10 horas. En este caso, además la Resolución Exenta N° 1437 de fecha 21 de septiembre de 2009, de la DGAC, dispone en forma extra, un tiempo dedicado al traslado de las tripulaciones desde el aeropuerto hacia su lugar de descanso. Para que sea considerado descanso, entonces, se debe respetar lo que dice la ley, en cuanto al período mínimo que debe ser otorgado a las tripulaciones, de acuerdo a la tabla indicada. “*

*“Tal como se plantea, lo que la empresa está haciendo es no liberar a las tripulaciones que realizan una actividad de vuelo corta [...] manteniendo a las tripulaciones en el aeropuerto para realizar otro vuelo más tarde. Por lo tanto, lo que ocurre es que las tripulaciones se encuentran a la espera de iniciar otro vuelo (serie de vuelos) y al ser un período menor al contemplado en la ley, no puede ser considerado como descanso; en consecuencia, debe ser considerado como período de servicio de vuelo. Por consiguiente, en este caso, la tripulación sólo podrá continuar su trabajo, hasta alcanzar las doce horas de PSV en forma continua, salvo en las excepciones que establece la ley, que permite alargar el PSV de 12 a 14 horas....”*

Entonces, complementando la doctrina contenida en el Dictamen N° 4219/039 de 04.10.2012, el pronunciamiento cuya aclaración se solicita sostuvo, que en el evento de haberse llevado a cabo un período de servicio de vuelo de 7 horas o menos sin haber otorgado el descanso mínimo de 10 horas que establece la tabla respectiva en el artículo 152 ter D del Código del Trabajo, debe aplicarse la norma contenida en su inciso 5°, que prohíbe llevar a cabo otro vuelo dentro de las veinticuatro horas de iniciado el primero, salvo que entre el comienzo de éste y el término del segundo no se excedan las doce horas.

Ahora bien, su solicitud de aclaración y complementación, del pronunciamiento en comento, dice relación, con la necesidad de aclarar si en el evento de haberse llevado a cabo un período de servicio de vuelo de 7 horas o menos, es posible que el empleador no otorgue el descanso mínimo de 10 horas que establece la ley, y precisar la expresión “término del segundo período de servicio de vuelo”, atendido que, en la actualidad la empresa habría formulado un

<sup>1</sup> Segundo informe Comisión Trabajo, Página 102, Historia de la Ley N° 20.321

modelo incorrecto de programación de dos Periodos de Servicio de Vuelo, concluyendo el segundo fuera del término de las 24 horas consecutivas contadas desde el inicio del primero.

Sobre el particular, cabe tener presente el artículo 152 ter A, que en su letra c), define el Período de Servicio de Vuelo como aquel correspondiente *“al tiempo transcurrido, dentro de un periodo 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.”*

Por su parte, la resolución exenta N° 1344, de 03.09.2009, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que establece *“Limitaciones de tiempo de vuelo, Periodos de servicio de vuelo y Descanso para miembros de las tripulaciones de vuelo de aeronaves de pasajeros y/o carga cuyo peso máximo de despegue sea igual o inferior a 5700 kgs. o hasta 19 pasajeros”*, conceptualiza el período de servicio de vuelo como *“el tiempo transcurrido dentro de un período de veinticuatro horas consecutivas desde el momento en que el tripulante se presenta en las dependencias aeroportuarias o lugar asignado por el Explotador con el objeto de preparar, realizar y finalizar operacional y administrativamente un vuelo, hasta que el tripulante es liberado de toda función y puede comprender un vuelo o una serie de vuelos.”*

En efecto, en la definición realizada por la autoridad aeronáutica se conceptualiza también en ésta, la expresión *“serie de vuelos”*, en los siguientes términos, según la misma resolución exenta, *“Combinación de vuelos que pueden ser realizados en un período de veinticuatro horas consecutivas, sin que se excedan los límites de Tiempo de Vuelo ni de Periodo de Servicio de Vuelo. La serie de vuelos termina cuando se inicia un Periodo de Descanso.”*

Asimismo, es del caso precisar que del tenor de la historia fidedigna del establecimiento de la ley N° 20.321, que introduce el artículo 152 ter A, letra c), entre otras disposiciones, al Código del Trabajo, se obtiene que, el propósito de la mencionada ley es agregar a dicho cuerpo legal normas que regulen los derechos laborales de los trabajadores del rubro aeronáutico, de acuerdo a las particularidades de esa actividad, procurando la seguridad de los vuelos, para lo cual se incorpora, entre otras preceptivas, que la duración del período de servicio de vuelo no debe extenderse por más de doce horas, independientemente de si comprenden en éste uno o más vuelos.

Luego, se debe considerar además, el ya citado Oficio N° 08/0/292/0825, de 18.02.2013 de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que en lo pertinente precisó que *“La ley establece que si una tripulación realiza un período de servicio de vuelo (PSV) de 7 horas o menos, debe otorgársele un descanso de 10 horas. [.....]. Para que sea considerado descanso, entonces, se debe respetar lo que dice la ley, en cuanto al período mínimo que debe ser otorgado a las tripulaciones, de acuerdo a la tabla indicada.”*

Siendo ello así, complementando la doctrina contenida en el dictamen cuya aclaración se solicita, cabe sostener que en el evento de haberse llevado a cabo un Período de Servicio de Vuelo de 7 horas o menos, otorgando un período de inactividad inferior al contemplado en el artículo 152 ter D inciso 4°, no será considerado descanso, sino que Período de Servicio de Vuelo, sin interrupción, correspondiendo aplicar la norma contenida en el inciso 5° del art.

152 ter D del Código del Trabajo, que prohíbe llevar a cabo otro vuelo dentro de las veinticuatro horas de iniciado el primero, salvo que entre el comienzo de éste y el término del segundo no se excedan las doce horas.

Es decir, en la situación en comento, dentro de 24 horas consecutivas, se podrán asignar varios vuelos, de diferentes tiempos de duración, pero siempre que todos ellos se ejecuten en un lapso no superior a 12 horas, que es la extensión que correspondería a un Período de Servicio de Vuelo o jornada ordinaria de trabajo, situación que alude a las actividades de vuelo corta, en que el empleador mantiene a las tripulaciones en el aeropuerto para realizar otro vuelo o una serie de vuelos más tarde.

Ahora bien, contestando derechamente a su consulta, si en el evento de haberse llevado a cabo un Período de Servicio de Vuelo de 7 horas o menos, es posible que el empleador no otorgue el descanso mínimo de 10 horas, que establece la ley, cabe responder que, en las actividades de vuelo corta, en que el empleador mantiene a las tripulaciones en el aeropuerto para realizar otro vuelo o una serie de vuelos más tarde, dicho período de inactividad, al tratarse de un período menor al mínimo contemplado en la ley no puede ser considerado descanso, sino que Período de Servicio de Vuelo, por tratarse de un lapso de tiempo incompatible con cualquier actividad personal, familiar o social, e incluso no compatible siquiera con la posibilidad de descansar, por lo que mal puede ser considerado descanso.

3.- En último término, respecto a aclarar la expresión "término del segundo Período de Servicio de Vuelo", atendido a que en la actualidad el operador de vuelo habría formulado un modelo incorrecto de programación de dos Periodos de Servicio de Vuelo, concluyendo el segundo fuera del término de las 24 horas consecutivas contadas desde el inicio del primero.

Para explicar su consulta, añado un ejemplo en el que se observan dos Períodos de Servicio de Vuelo, el segundo seguido del descanso compensatorio correspondiente, dónde el primer Período de Servicio de Vuelo se inicia a las 06:00 y termina a las 13:00 horas y el segundo se inicia a las 02:00 y termina a las 08:00 horas del día siguiente.

Al respecto, es del caso señalar que el dictamen N°2898/34, de 24.07.2013, señaló expresamente que, *"Resulta jurídicamente procedente que los tripulantes de vuelo y de cabina de aeronaves comerciales de pasajeros y carga que han cumplido un Periodo de Servicio de Vuelo en jornada ordinaria, seguido del descanso compensatorio correlativo, de acuerdo a la tabla inserta en el artículo 152 ter D del Código del Trabajo, lleven a cabo otro de dichos períodos en el término de 24 horas consecutivas, siempre que la duración de ambos no supere en total las doce horas- o catorce, si se han verificado alguna de las condiciones previstas en la norma- y que a continuación del segundo Período de Servicio de Vuelo el tripulante respectivo haga uso igualmente del respectivo descanso."*

En el mismo sentido el Dictamen N° 4219/039, de 04.10.2012, sostuvo que *"Resulta jurídicamente procedente que los tripulantes de vuelo de aeronaves comerciales de pasajeros y carga que han cumplido un periodo de servicio de vuelo lleven a cabo otro en el término de 24 horas consecutivas, siempre que a continuación del primero el tripulante respectivo hubiere hecho uso del respectivo descanso compensatorio previsto en la ley"*.

Lo anterior, en conformidad al artículo 152 ter A, letra c) del Código del Trabajo, que define el Período de Servicio de Vuelo de los tripulantes de vuelo y de cabina en los siguientes términos: *"...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"*.

Se tuvo en vista, además, lo dispuesto en los incisos 2º, 4º y 5º del artículo 152 ter D del Código del Trabajo, según el cual la jornada ordinaria, de los tripulantes de vuelo y cabina de aeronaves comerciales de pasajeros y carga, no podrá superar las doce horas continuas de labores, sin perjuicio de permitirse su extensión a catorce horas, ante la ocurrencia en el respectivo vuelo de las contingencias, emergencias o necesidades allí previstas. La citada disposición legal establece también que si un período de servicio de vuelo se desarrolla en siete o menos horas, no se podrá llevar a cabo otro vuelo dentro de las veinticuatro horas de iniciado el primero, a menos que entre el comienzo de éste y el término del segundo no se excedan las doce horas.

Asimismo, se consideró la historia de la ley N° 20.321, al señalar que el establecimiento por el legislador de las horas de descanso que contempla el citado artículo 152 ter D, persigue no sólo otorgar a los tripulantes de que se trata el necesario reposo luego de un período de servicio de vuelo, sino también dar debido cumplimiento a los estándares de seguridad del transporte aéreo y por tanto, nada obsta a que en las oportunidades en que dicho descanso exigido por ley culmine antes de cumplirse las 24 horas consecutivas contadas desde el inicio del primer periodo de servicio de vuelo, pueda iniciarse otro, siempre que este último no se extienda más allá de dicho término.

Es del caso agregar que la DAN 121, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, armonizando con el concepto de jornada ordinaria de los tripulantes de vuelo y de cabina, establecido en el Código del Trabajo, expresa que no se podrán programar más de 12 horas de Período de Servicio de Vuelo, dentro de un período de 24 horas consecutivas, salvo que se aplique la extensión de 02 horas.

En conclusión, de las consideraciones expuestas precedentemente, se desprende con claridad, la existencia de una jornada ordinaria discontinua, que permite ejecutar dos Períodos de Servicio de Vuelo, dentro de un lapso de 24 horas consecutivas, separados del descanso compensatorio correlativo, que comienza a contar al inicio del primer Período de Servicio de Vuelo, y concluye al término del segundo Período de Servicio de Vuelo, esto es, cuando finaliza operacional y administrativamente el vuelo y el tripulante es liberado de toda función. Siendo esencial, que no se exceda el máximo de 12 horas de período de servicio de vuelo, equivalente a una jornada ordinaria de trabajo, ni el máximo de 24 horas consecutivas.

Ahora bien, en el ejemplo adjunto, si se lleva a cabo un Período de Servicio de Vuelo de 7 horas ( desde las 06:00 a las 13:00 horas), seguido del correspondiente descanso compensatorio de 10 horas, restan aun 7 horas para completar el período consecutivo de 24 horas, pudiendo entonces, iniciar otro Período de Servicio de Vuelo en lo que resta, sin embargo, en el caso en consulta el segundo Período de Servicio de Vuelo se inició a las 02:00, cuando restaban sólo 4 horas para el término del período de 24 horas consecutivas, y

concluyó a las 08:00 horas, superando entonces notoriamente el período de 24 horas consecutivas.

Al respecto, la situación anteriormente comentada, no se ajustaría a las consideraciones expuestas anteriormente, al exceder el término de 24 horas consecutivas a que debe estar sujeto el Período de Servicio de Vuelo, lo que hace necesario aclarar la doctrina contenida en los Dictámenes N°s 4219/039, de 04.10.2013 y 2898/34, de 24.07.2013, precisando que el segundo período de servicio de vuelo que se realiza en el lapso de 24 horas consecutivas, no se debe extender más allá de dicho plazo, debiendo entender por la expresión "término del Segundo Período de Servicio Vuelo" cuando finaliza operacional y administrativamente el vuelo y el tripulante es liberado de toda función, correspondiendo iniciar su descanso compensatorio respectivo.

Por consiguiente, sobre la base de las disposiciones legales citadas y consideraciones expuestas, cumplo con informar a Ud. que se aclara la doctrina contenida en el dictamen N° 2898/34 de 24.07.2013, en cuanto a lo siguiente:

1) Se corrige en los términos señalados, la conclusión N° 1 del Dictamen N° 2898/34 de 24.07.2013.

2) En el evento de haberse llevado a cabo un Período de Servicio de Vuelo de 7 horas o menos, otorgando un período de inactividad inferior al contemplado en el artículo 153 ter D inciso 4°, no será considerado descanso, sino que Período de Servicio de Vuelo, correspondiendo aplicar la norma contenida en el inciso 5° del art. 152 ter D del Código del Trabajo, que prohíbe llevar a cabo otro vuelo dentro de las veinticuatro horas de iniciado el primero, salvo que entre el comienzo de éste y el término del segundo no se excedan las doce horas.

3) En las actividades de vuelo corta, como el caso de un Período de Servicio de Vuelo de 7 horas o menos, en que el empleador mantiene a las tripulaciones en el aeropuerto para realizar otro vuelo o una serie de vuelos más tarde, dicho período de inactividad, al tratarse de un espacio de tiempo menor al mínimo contemplado en la ley, no puede ser considerado descanso, sino que Período de Servicio de Vuelo, por tratarse de un lapso de tiempo incompatible con cualquier actividad personal, familiar o social, e incluso no compatible siquiera con la posibilidad de descansar.

4) Resulta jurídicamente procedente que los tripulantes de vuelo y de cabina de aeronaves comerciales de pasajeros y carga que han cumplido un Período de Servicio de Vuelo en jornada ordinaria, seguido del descanso compensatorio correlativo, de acuerdo a la tabla inserta en el artículo 152 ter D del Código del Trabajo, lleven a cabo otro de dichos períodos en el término de 24 horas consecutivas, siempre que la duración de ambos no supere en total las doce horas- o catorce, si se han verificado alguna de las condiciones previstas en la norma- y siempre que este último no se extienda más allá de las 24 horas consecutivas.

5) El segundo Período de Servicio de Vuelo que se realice en el lapso de 24 horas consecutivas, no se debe extender más allá de dicho plazo, debiendo entender por la expresión "término del Segundo Período de Servicio Vuelo" cuando finaliza operacional y administrativamente el vuelo y el tripulante es liberado de toda función, correspondiendo iniciar el descanso compensatorio respectivo, establecido en el artículo 152 ter D del Código del Trabajo.



Complementa de esta forma, la doctrina contenida en dictamen N° 2898/34 de 24.07.2013.

Saluda atentamente a Ud.,



*Christian Melis Valencia*  
**CHRISTIÁN MELIS VALENCIA**  
**ABOGADO**  
**DIRECTOR DEL TRABAJO**

*[Handwritten initials]*  
**JFCC/BBP/MECB**  
**Distribución:**

- Subsecretario del Trabajo
- Jefe de Gabinete Sra. Ministra del Trabajo y Previsión Social
- Subdirector del Trabajo
- Jurídico
- Boletín
- Divisiones D.T.
- U. Asistencia Técnica
- XV Regiones
- Partes
- Control

