



DEPARTAMENTO JURÍDICO
K. 2837(650)/2014

2225

ORD. N°: _____/

Jurídico

MAT.: 1) La norma del artículo 152 ter F del Código del Trabajo, que contempla la jornada especial a que pueden estar afectos los tripulantes de vuelo y de cabina de aeronaves comerciales de pasajeros y carga, no resulta aplicable tratándose de los períodos de servicio de vuelo que deben cumplir los tripulantes que cubren la ruta Santiago-El Salvador-Santiago, que se rigen por las normas sobre jornada ordinaria previstas en el artículo 152 ter D del mismo cuerpo legal.

2) No se ajusta a derecho la jornada ordinaria a que se encuentran afectos dichos tripulantes, que implica para estos cumplir con un período de servicio de vuelo de menos de 7 horas, sin hacer uso a continuación del descanso compensatorio de 10 horas exigido por la ley, para luego llevar a cabo otro de dichos períodos, en el lapso de de 24 horas consecutivas, toda vez que en tal caso debe aplicarse la norma del inciso 5° del citado artículo 152 ter D, que prohíbe llevar a cabo otro vuelo dentro de las veinticuatro horas de iniciado el primero, salvo que entre el comienzo de este y el término del segundo no se excedan las doce horas, condición que no se cumpliría en la especie.

ANT.: 1) Ord. N°1089, de 27.03.2014, de Jefa Unidad de Dictámenes e Informes en Derecho.
2) D.S.O.S.N. N°08/0/1/415/1503, de 14.03.2014, de Dirección General de Aeronáutica Civil.

SANTIAGO,

16 JUN 2014

DE : DIRECTOR DEL TRABAJO

A : SEÑOR ROLANDO MERCADO ZAMORA
GENERAL DE BRIGADA AÉREA (A)
DIRECTOR GENERAL
DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
CLASIFICADOR 3, CORREO 9
PROVIDENCIA/

Mediante oficio citado en el antecedente 2), requiere un pronunciamiento de este Servicio destinado a determinar si resulta aplicable la norma del artículo 152 ter F del Código del Trabajo, que contempla la jornada especial a que pueden estar afectos los tripulantes de vuelo y de cabina de aeronaves comerciales de pasajeros y carga, tratándose de los períodos de servicio de vuelo que deben cumplir los tripulantes que laboran para la empresa Aerovías DAP S.A., que cubren la ruta Santiago-El Salvador-Santiago, teniendo en consideración que esa Dirección General no tiene reparo alguno que formular al respecto en cuanto a la seguridad de los vuelos, cuya materia es de su competencia.

Al respecto, resulta necesario aclarar, en forma previa, que en atención a que dicha solicitud de pronunciamiento incide en la situación planteada a esa Dirección General por la empresa Aerovías DAP S.A., este Servicio, mediante oficio citado en el antecedente 2), puso en conocimiento de esa compañía aérea la presentación en referencia, junto con requerirle los antecedentes necesarios para absolver la consulta formulada, trámite que no fue evacuado, habiéndose vencido el plazo conferido para tal efecto.

Por las razones expuestas, corresponde en este caso dar respuesta a la solicitud de pronunciamiento de que se trata sobre la base de los períodos de servicio de vuelo a que hace referencia en su presentación, para lo cual resulta necesario analizar previamente las jornadas a las que pueden estar afectos los tripulantes de vuelo y de cabina de las empresas comerciales de pasajeros y carga por los que se consulta.

Sobre el particular, cabe hacer presente que el artículo 152 ter B del Código del Trabajo, establece:

«La jornada mensual de trabajo de los tripulantes de vuelo y de cabina podrá ser ordinaria o especial, en su caso».

Por su parte, el artículo 152 ter D del Código del Trabajo, en sus incisos 1º y 2º, prevé:

«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 Minimun 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».

A su vez, el artículo 152 ter F del mismo código, dispone:

«La jornada especial es aquella que se desarrolla por más de doce horas para alcanzar destinos más lejanos, no pudiendo exceder en caso alguno de veinte horas en un lapso de veinticuatro horas, requiriéndose adicionar a la tripulación mínima, un número determinado de tripulantes. En estos vuelos, las Tripulaciones de Cabina deberán descansar a bordo en forma rotativa a lo menos una hora cuando el Período de Servicio de Vuelo supere las doce horas, no pudiendo en tal caso el trabajador desarrollar labores efectivas por un lapso superior a las catorce horas. Asimismo, en esta jornada, se deberán otorgar descansos a bordo de la aeronave en condiciones confortables, según las normas técnicas impartidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil. Adicionalmente a las condiciones que determine dicha norma técnica, las partes podrán pactar mejoramientos físicos para este descanso, así como otro tipo de compensaciones acordes con la naturaleza de esta jornada.

El empleador podrá programar vuelos o rutas de largo alcance que, excepcionalmente, consideren la ida y el regreso al mismo lugar con una misma tripulación en una jornada especial, concurriendo los siguientes requisitos:

a) Que no existan reparos a la seguridad de vuelo por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil, y

b) Que exista acuerdo con los trabajadores involucrados y que dicho acuerdo sea registrado en la Dirección del Trabajo, el cual tendrá una vigencia de dos años».

Las disposiciones legales transcritas contemplan las jornadas ordinaria y especial a las que pueden estar afectos los tripulantes de aeronaves comerciales por los que se consulta, la primera de las cuales no podrá superar las doce horas continuas de labores, aun cuando es susceptible de extenderse hasta catorce, en los casos excepcionales allí previstos, esto es, contingencias meteorológicas, emergencias médicas o necesidades calificadas de mantenimiento de la aeronave, en los términos allí también descritos.

Por su parte, la jornada especial a que pueden estar afectos los referidos tripulantes es aquella que se lleva a cabo durante un período superior a doce horas para alcanzar destinos más lejanos y que no puede superar en caso alguno las veinte horas en un lapso de veinticuatro horas.

Conforme a la misma norma se habilita al empleador para programar vuelos de largo alcance que consideren excepcionalmente la ida y regreso al mismo lugar, con igual tripulación y siempre que concurra el cumplimiento de los requisitos allí previstos, vale decir, que la Dirección General de Aeronáutica Civil no hubiere efectuado reparos a la seguridad de dichos vuelos y que exista acuerdo en tal sentido entre la empresa y los trabajadores afectos, el que deberá registrarse en la Dirección del Trabajo y cuya vigencia será de dos años.

Pues bien, la situación sometida a conocimiento de este Servicio dice relación con la procedencia de considerar como jornada especial el cumplimiento de dos períodos de servicio de vuelo, el primero de los cuales se inicia en la ciudad de Santiago, a las 06:30 horas y culmina a las 10:30 horas, después de un período de vuelo de una hora y veinticinco minutos a la localidad de El Salvador, al que le sigue un descanso de la tripulación de seis horas con 30 minutos, para posteriormente iniciar un segundo período de servicio de vuelo, a partir de las 17:00 horas y hasta las 20:00 horas, que contempla un período de vuelo de regreso de El Salvador a Santiago, de una hora con veinticinco minutos.

Al respecto es preciso convenir que los períodos de servicio de vuelo del ejemplo propuesto no pueden ser considerados como jornada especial, en los términos establecidos por la citada norma del artículo 152 ter F.

Ello por cuanto no se está en presencia, en tal caso, de una jornada destinada a cubrir vuelos de larga duración y que, excepcionalmente requieran cumplir una ruta que implique la ida y el regreso al lugar de origen y con la misma tripulación, sino que se trataría, más bien, de la programación diaria o frecuente —para el transporte de pasajeros— de dos períodos de servicio de vuelo de corta duración para cubrir una ruta de ida y regreso al mismo lugar dentro del término de veinticuatro horas, con la misma tripulación, a cuyo respecto resultan aplicables la normas sobre jornada ordinaria previstas para los tripulantes en referencia.

Establecido lo anterior, corresponde analizar la legalidad de dicha programación de períodos de servicio de vuelo, para lo cual debe recurrirse en primer lugar a lo que dispone el artículo 152 ter A, letra c) del Código del Trabajo, que es del siguiente tenor:

«Para efectos del presente Capítulo, se entenderá por:»

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».

Por su parte, el inciso 2º del artículo 152 ter D del mismo código, previene, según ya se analizara, que la jornada ordinaria no podrá exceder de doce horas continuas de labores, o de catorce, en las situaciones excepcionales allí previstas a que también se ha hecho referencia precedentemente.

A su vez, en los incisos 4º y 5º del mismo artículo, se establece:

«Los sistemas de descanso compensatorio después de servicios de vuelo en la jornada ordinaria, serán los siguientes:

Tripulantes de Vuelo

<i>Período de Servicio de Vuelo</i>	<i>Horas de Descanso</i>
7	10
8	12
9	13
10	14
11	15
12	15

Tripulantes de Cabina

<i>Período de Servicio de Vuelo</i>	<i>Horas de Descanso</i>
7	10
8	11
9	12
10	13
11	14
12	15».

«Con todo, 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».

El análisis conjunto de las disposiciones legales antes transcritas permite colegir, en primer término, que el legislador ha definido el Período de Servicio de Vuelo como el tiempo transcurrido, dentro del término de 24 horas consecutivas, contado desde que el tripulante de vuelo y de cabina se presentan 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 infiere, igualmente, que la jornada ordinaria de los tripulantes de vuelo y de 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 de las situaciones ya previstas.

A su vez, las tablas contenidas en el inciso 4º del transcrito artículo 152 ter D, contemplan el número de horas de descanso compensatorio a que tienen derecho los aludidos trabajadores, luego de cumplir con un período de servicio de vuelo, las que se determinan fijando una correspondencia entre las horas laboradas y las de dicho descanso.

Por último, el precepto del inciso 5º, antes transcrito, establece 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 este y el término del segundo no se excedan las doce horas.

Ahora bien, si se analiza el ejemplo de jornada propuesto a la luz de las disposiciones recientemente transcritas y comentadas es posible advertir que aquella no se ajusta a derecho, por cuanto se trataría del cumplimiento de dos períodos de servicio de vuelo en el término de 24 horas consecutivas, de aproximadamente cuatro horas cada uno, con un descanso entre ambos de seis horas y media, lo cual no se aviene con el régimen de períodos de servicio de vuelo y descansos compensatorios correlativos contemplado en el citado artículo 152 ter D, ni con lo sostenido por este Servicio en dictámenes N°4219/39, de 04.10.2012 y N°2898/34, de 24.07.2013, a partir de la definición de período de descanso mínimo contenida en la Resolución Exenta N°1437, de 21.09.2009, sobre los períodos de servicio y de descanso de las tripulaciones, basada en aspectos de seguridad, emanada de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

En efecto, de acuerdo a dicha resolución exenta, el descanso mínimo es aquel correspondiente a 10 horas liberadas de toda función a que tiene derecho un tripulante luego de haber cumplido un período de servicio de vuelo de siete horas o menos, antes de cumplir otro complementario dentro de 24 horas, prerrogativa que no se cumpliría en la situación en estudio, en que el tiempo transcurrido sin efectuar labor alguna entre los períodos de servicio de vuelo de que se trata es de seis horas con treinta minutos.

A lo anterior se suma que tampoco es posible encuadrar dicha jornada dentro de la excepción contemplada en el inciso 5° del citado precepto legal, que permite, en el caso de haberse llevado a cabo un período de servicio de vuelo en siete horas o menos, iniciar otro, solo si entre el comienzo del primero y el término del segundo no se exceden las doce horas.

Ello, por cuanto, si bien en la especie, los períodos de servicio de vuelo se cumplirían en un tiempo inferior a siete horas, lo cierto es que entre el inicio del primero y el término del segundo —vale decir, entre las 06:30 horas y las 20:00 horas— se exceden las doce horas, tiempo máximo permitido por la norma en comento para llevar a cabo otro vuelo dentro de las veinticuatro horas de iniciado el primero.

Resulta pertinente agregar, respecto de esta materia, que tal como se señalara en los pronunciamientos ya citados, el fundamento de dicha restricción se encuentra en la historia de la ley 20.321, de 2009, que incorporó al Código del Trabajo las normas en comento, específicamente, en el *Segundo Informe del Primer Trámite Constitucional en el Senado*, consignado en la recopilación de la Biblioteca del Congreso Nacional, en que se aclara el sentido y alcance del artículo 152 ter D, en cuanto permite evitar el sistema de “turnos cortados”, que impide al trabajador disponer del tiempo intermedio, que es incompatible con cualquier actividad personal, familiar o social, toda vez que se trata del tiempo transcurrido entre uno y otro período de servicio de vuelo que no habilita al tripulante respectivo a hacer uso del descanso compensatorio que le asiste, encontrándose, no obstante, a disposición del empleador sin llevar a cabo período de servicio alguno.

En estas circunstancias, cabe sostener 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, condición que no se cumpliría en la especie.



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

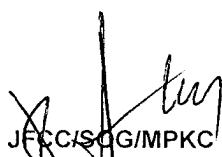
1) La norma del artículo 152 ter F del Código del Trabajo, que contempla la jornada especial a que pueden estar afectos los tripulantes de vuelo y de cabina de aeronaves comerciales de pasajeros y carga, no resulta aplicable tratándose de los períodos de servicio de vuelo que deben cumplir los tripulantes que cubren la ruta

Santiago-El Salvador-Santiago, que se rigen por las normas sobre jornada ordinaria previstas en el artículo 152 ter D del mismo cuerpo legal.

2) No se ajusta a derecho la jornada ordinaria a que se encuentran afectos dichos tripulantes, que implica para estos cumplir con un período de servicio de vuelo de menos de 7 horas, sin hacer uso a continuación del descanso compensatorio de 10 horas exigido por la ley, para luego llevar a cabo otro de dichos períodos, en el lapso de 24 horas consecutivas, toda vez que en tal caso debe aplicarse la norma del inciso 5º del citado artículo 152 ter D, que prohíbe llevar a cabo otro vuelo dentro de las veinticuatro horas de iniciado el primero, salvo que entre el comienzo de este y el término del segundo no se excedan las doce horas, condición que no se cumpliría en la especie.

Saluda atentamente a Ud.,



CRISTIAN MELIS VALENCIA
ABOGADO
DIRECTOR DEL TRABAJO


JFCC/SOG/MPKC
Distribución:
- Jurídico
- Partes
- Control