



DEPARTAMENTO JURIDICO  
K.3634 (931) 2016

*Juridico*

**2230**

ORD.: \_\_\_\_\_

**MAT.:** Atiende presentación que indica.

**ANT.:** 1) Pase N° 533 de 08.04.2016, de Jefe de Gabinete del Director del Trabajo.  
2) Of. N° 024753, de 04.04.2016, de Jefe (S) Comité de Trabajo y Previsión social, División Jurídica, Contraloría General de la República.  
3) Presentación de 04.03.2016, de Representantes Legales de Sociedad de Transportes de Pasajeros y Servicios alto Hospicio S.A.

SANTIAGO,

25 ABR 2016

**DE : DIRECTOR DEL TRABAJO**

**A : JEFE (S) COMITÉ DE TRABAJO Y PREVISIÓN SOCIAL,  
DIVISIÓN JURÍDICA, CONTRALORÍA,  
GENERAL DE LA REPÚBLICA.**

Mediante Oficio del antecedente 2) se ha solicitado que esta Dirección emita un informe respecto a la presentación formulada por los Representantes Legales de la Sociedad de Transportes de Pasajeros y Servicios alto Hospicio S.A., quienes han recurrido ante esa Contraloría denunciando la errónea interpretación del derecho en que habría incurrido este Servicio al resolver, mediante ordinario N° 0664, de 29.01.2016, que *“Los conductores de vehículos de la locomoción colectiva urbana que cumplen recorridos del servicio licitado de transporte urbano de pasajeros en la ciudad de Iquique, para las empresas que forman parte de la Asociación Gremial de Dueños de Taxibuses Línea 1, prestan servicios personales bajo subordinación y dependencia de las entidades constituidas como sociedades comerciales que se adjudicaron dicha licitación.”*

Sostiene el recurrente, que este Servicio utiliza como fundamento de sus interpretaciones normas que tienen como fuente los sistemas de licitaciones de vías realizados en el transporte público implementado en la ciudad de Iquique, característica que según la recurrente, no detentan desde el año 2012, fecha en que finalizó dicha licitación.

Con el mérito de lo antes expuesto, se solicita a ese Órgano de Control dejar sin efecto el ordinario N° 0664, de 29.01.2016.

Al respecto cabe señalar que para poder establecer si las empresas solicitantes eran las empleadoras de los conductores, fue preciso determinar si dicho personal, que conducen los buses de los que trata el presente oficio, prestaban sus servicios a las empresas que explotan tales recorridos.

De esta manera, se procedió a analizar las distintas fiscalizaciones realizadas a las empresas solicitantes, (N°0101/2014/2374, N°0101/2014/2387 y N°0101/2014/2423, entre otras que se acompañan). En dichas actuaciones los funcionarios actuantes pudieron verificar que el domicilio de la Asociación Gremial de Dueños de Taxibuses Línea 1, funciona como garita de distintos recorridos licitados en la ciudad de Iquique, en dicho lugar se controla el inicio y término de la jornada de trabajo de los conductores de los buses y los distintos turnos de conducción que los mismos efectúan, a través de inspectores que contrata la mencionada asociación gremial.

Consta, asimismo, que en dichas actuaciones los funcionarios establecieron que, la referida asociación gremial no utiliza el registro de asistencia o planilla de ruta, según lo prescrito por la resolución exenta N°1719 de 28.09.1990, de este Servicio, autorizada para este sistema de transporte urbano de pasajeros.

Cabe agregar que, sobre la base de las entrevistas realizadas a los conductores y de lo consignado en el "libro de control", se pudo verificar que los trabajadores tienen la obligación de dedicar al desempeño de la faena convenida un espacio de tiempo significativo, equivalente en este caso a la jornada ordinaria de trabajo.

De esta manera, se pudo constatar que los trabajadores que se desempeñan como conductores de buses, realizan una prestación de servicios personales, bajo la subordinación y dependencia de la Asociación Gremial de Dueños de Taxibuses Línea 1, ya que esta última exige a sus dependientes el cumplimiento de un horario diario y semanal, otorgado por la frecuencia contratada entre la referida Asociación Gremial y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través del correspondiente contrato de concesión. Esta supervigilancia del empleador se traduce en instrucciones y controles acerca de la forma y oportunidad de la ejecución de las labores por parte del trabajador, mismas que son otorgadas por los inspectores de garita.

Por último, los funcionarios actuantes verificaron en todas las fiscalizaciones realizadas, que los conductores de buses, aún en el caso que sean propietarios del bus que conducen, no tienen autonomía de gestión, sino todo lo contrario, la Asociación Gremial de Dueños de Taxibuses Línea 1 imparte instrucciones a objeto de dar cumplimiento cabal al referido contrato de concesión, quien en uso de sus atribuciones de mando y dirección establece los mecanismos para constatar esta obligación, precisamente, a través de los inspectores de garita.

La situación de hecho descrita precedentemente, es fundamental, en razón del párrafo a) del artículo 3º del Código del Trabajo, tiene la calidad de empleador quien utiliza y se beneficia efectivamente de los servicios intelectuales o materiales del trabajador.

Por otra parte, para determinar la calidad legal de empleadoras, de las empresas de que trata el presente oficio, se tuvieron a la vista los siguientes documentos, cuyas copias se acompañan:

- 1) Resolución N°87 de 05.09.2005, de Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que *"Aprueba Bases Técnicas y Administrativas para el Proceso de Licitación de Vías de la Ciudad de Iquique a Servicios Urbanos De Transporte Público Remunerado De Pasajeros Prestado Con Buses"*;
- 2) Resolución Exenta N°280, de 14.02.2006, de Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, *"Adjudicación de Propuestas en Proceso de Licitación Pública de Vías de la Ciudad se Iquique a Servicios De Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros Prestado con Buses"*;
- 3) Resolución Exenta N°316, de 18.02.2006, de Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que *"Modifica Resolución Exenta que Indica"*;
- 4) Resolución Exenta N°396, de 10.03.2006 de Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que *"Aprueba Contratos De Concesión De Uso De Vías de Licitación Pública que Indica"*;
- 5) Resolución exenta N°461, de 11.03.2011, de Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, *"Extracto de Resoluciones N°s 458, 459, 460, 461 Y 462, Exentas, de 2011"*;
- 6) Resolución Exenta N°2018, de 13.09.2012 de Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, *"Extracto de Resolución N°2018 Exenta, de 2012"*;
- 7) Resolución Exenta N°406, de 07.03.2014 de Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, *"Extracto de Resolución N°406 Exenta, de 2013"*;
- 8) Resolución Exenta N°693, de 09.05.2014 de Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, *"Extracto de Resolución N°693 Exenta, de 2014"*;
- 9) Resolución Exenta N°2.456, de 01.09.2015, de Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que *"Prórroga Vigencia y Modifica Resolución Exenta N°2018 de 2012, en los Términos que Indica"*

A la luz de los antecedentes analizados, resulta evidente que las empresas que se constituyeron para participar en la licitación de vías públicas urbanas que se adjudicaron, en virtud de contratos de concesión y sus correspondientes prórrogas suscritos con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, cumplen todos los requisitos contemplados en el artículo 3º, inciso final del Código del Trabajo, para ser consideradas empresas desde el punto de vista del derecho laboral.

En efecto, en función de sus fines sociales de transporte público de pasajeros, cuentan con medios personales, materiales e inmateriales, con una dirección y administración societaria, y una individualidad legal determinada, dentro del marco del Código de Comercio y de otras normas de derecho común.

Ahora bien, para establecer la existencia de la calidad legal antes señalada, se consideraron los elementos que integran el sistema o estatuto aplicable a la actividad del transporte público de pasajeros en las calles licitadas de la ciudad de Iquique, por constituir elementos fácticos incidentes en las relaciones laborales.

En efecto, por disposición de los contratos de concesión de vías de la ciudad de Iquique tenidos a la vista, el servicio de transporte de pasajeros de los circuitos concedidos por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, las empresas concesionarias deben cumplirlo o desarrollarlo con una determinada flota de vehículos que se individualizan en cada contrato y cuyo uso y administración corresponde a las mismas empresas en virtud de títulos jurídicos expresamente mencionados.

En relación con lo expuesto precedentemente, los vehículos que las empresas destinan al servicio de los recorridos licitados, les han sido entregados por sus propietarios, en virtud de los antes mencionados títulos o convenciones, en uso, tenencia y administración, precisamente para que se sirvan dichos circuitos, con las más amplias facultades para disponer todas las medidas necesarias para mejor operación de dichos vehículos.

En concordancia con los requisitos incorporados a los contratos de concesión de vías públicas, las mencionadas facultades de administración de las máquinas son permanentes, dado que esos contratos disponen que las empresas concesionarias deben destinar justamente esos vehículos a la atención de los recorridos adjudicados.

La realidad antes reseñada arroja conclusiones determinantes para la configuración de las relaciones laborales en el sector.

Efectivamente, en la práctica diaria los conductores realizan su trabajo para el empresario que ha destinado las máquinas respectivas al recorrido licitado, siendo ese empresario quien utiliza los servicios del trabajador para atender el transporte de pasajeros.

Por su parte, y atendida la misma realidad laboral, las referidas empresas de transporte ejercen habitualmente funciones de organización, gestión y supervisión del personal que conduce las máquinas de los respectivos recorridos.

Asimismo, desde el punto de vista jurídico las conclusiones fácticas anteriores están avaladas por los preceptos legales comentados.

Es así como de acuerdo al párrafo a) del artículo 3º del Código del Trabajo, las citadas empresas de transporte pueden ser consideradas empleadores, porque utilizan y reciben para sus fines sociales los beneficios de servicios de los conductores y, según el párrafo b) del mismo artículo, tales conductores son trabajadores de esas empresas, porque les prestan servicios personales dentro del marco de las facultades de administración de los respectivos vehículos, las que involucran, naturalmente, poderes para organizar, dirigir y supervisar el trabajo diario de esos conductores en las líneas licitadas, todo lo cual configura el elemento subordinación y dependencia exigido por la norma en comento.

La precedente realidad de relaciones laborales no resulta alterada por la circunstancia de que las empresas adjudicatarias del transporte público de pasajeros en determinadas vías públicas de la ciudad de Iquique, realicen el servicio con máquinas que han recibido en uso y administración de los respectivos propietarios, y que les hayan sido entregadas o proveídas con choferes.

Ello es así, porque aún en el supuesto de que aparezca como empleador el propietario de la máquina y no la empresa adjudicataria, debemos concluir que para esos precisos efectos laborales derivados del servicio de los recorridos licitados, tal empleador no se configura legalmente, pues en esa área quien, por ministerio de la ley, contrae las obligaciones de empleador es la empresa que ha recibido los vehículos respectivos en tenencia, uso y administración, en razón de que ella detenta la organización y dirección de los recorridos o circuitos incluidos en la concesión.

En consecuencia, el propietario de las máquinas, respecto de la empresa que licitó las calles en que los vehículos trabajan, sólo sería una suerte de colocador de choferes de los vehículos que entregó en uso y administración, debido a que dicho propietario, en cuanto tal, no recibe los servicios del conductor, sino la empresa cuyos recorridos trabaja. Esta situación no podría ser diferente, dada la adjudicación excluyente de vías públicas que significan los contratos de concesión.

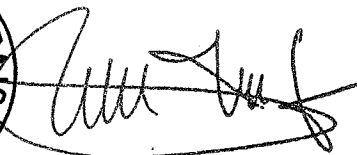
Por otro lado, los acuerdos económicos que puedan tener los empresarios con los propietarios de vehículos, con motivo de la provisión o entrega de éstos en uso y administración, constituyen, desde el punto de vista jurídico, elementos ajenos o laterales a la antes analizada realidad fáctica de relaciones laborales que se presenta en la actividad del transporte de pasajeros, servido por empresas concesionarias de vías públicas.

De consiguiente, y atendida la prestación de servicios de los conductores de vehículos a las empresas concesionarias de vías públicas, que los han recibido en uso y administración, preciso es concluir que en la especie concurren los elementos de subordinación y dependencia que la normativa laboral prescribe para que se configure la presunción de existencia de un contrato de trabajo, contemplada en el inciso 1º del artículo 8º del Código del Trabajo.

En consecuencia, sobre la base de las consideraciones formuladas cumpro con informar a Ud. que la actuación de este Servicio, en la emisión del ordinario N° 0664, de 29.01.2016, se ha ajustado a derecho y cumple con las potestades que constitucional y legalmente esta Dirección se encuentra en el deber de ejercer.

Es todo cuanto puedo informar.

Saluda a Ud.,



**CHRISTIAN MELIS VALENCIA**  
**ABOGADO**  
**DIRECTOR DEL TRABAJO**



JFAC/EP/GMS

Distribución:

- Jurídico
- Partes
- Control