



Departamento Jurídico  
Unidad de Dictámenes e  
Informes en Derecho  
K: (2729) 2017

*Jurídico*

5390

ORD N°:

MAT.: Atiende presentación de Fenatraf y empresarios de transporte de carga forestal de Arauco, sobre jornada de conductores.

ANT.: 1) Instrucciones de 24.09.2018, de Subdirectora del Trabajo;  
2) Instrucciones de 26.06.2018, de Gabinete Director del Trabajo;  
3) Pase N°531 de 24.04.2018, de Asesor Jurídico Director del Trabajo.  
4) Instrucciones de 11.04.2018, de Jefe Departamento Jurídico;  
5) Instrucciones de 28.02.2018, de Jefa Unidad de Dictámenes e Informes en Derecho;  
6) Pase N°376, de 26.12.2017, de Jefa Departamento de Relaciones Laborales;  
7) Correo electrónico de 11.12.2017, de Coordinador de Relaciones Laborales, Dirección Regional del Trabajo del Bio Bio;  
8) Pase N°1465, 27.11.2017, de Jefe de Gabinete de Director del Trabajo;  
9) Presentación de 24.11.2017, de Sres. Jorge Hidalgo Urrutia y Eduardo Sanhueza Dueñas.

SANTIAGO,

DE : DIRECTOR DEL TRABAJO

22 OCT 2018

A : SRES.

JORGE HIDALGO URRUTIA  
JORGEHIDALGO@LIVE.CL  
EDUARDO SANHUEZA DUEÑAS  
ESANHUEZAD@GMAIL.COM

Mediante presentación de antecedente 9), los participantes de la "Mesa de Trabajo Arauco Fenatraf", instancia tripartita instaurada el año 2014 en la Dirección Regional del Biobío, e integrada por organizaciones sindicales de choferes y empresas del rubro de transporte forestal, han solicitado a este Servicio un pronunciamiento respecto de algunos inconvenientes operativos que, a su juicio, afectarían al rubro de transporte de carga forestal.

En el contexto de esta Mesa de Trabajo, sus integrantes han logrado coincidir en diversos diagnósticos, relacionados con la ejecución de los servicios de los choferes de vehículos de carga forestal.

A través de la presentación citada se explican en detalle algunos problemas relacionados con la jornada de los conductores, los cuales básicamente, se resumen en dos:

a) Deficiencias en el sistema electrónico de registro y control de asistencia y descansos, el cual ha sido homologado a la libreta regulada por esta Dirección en la Resolución Exenta N°1213 de 2009.

b) Dificultades en el cumplimiento del descanso interconducción de 24 minutos por hora continua conducida, de acuerdo al inciso 3° del artículo 25 bis.

Por lo anterior, y con el fin de verificar el funcionamiento y características del sistema electrónico de registro y control de asistencia y, al mismo tiempo, constatar en terreno las complejidades asociadas al referido descanso interconducción, con fecha 08.02.2018, se practicó una fiscalización investigativa en terreno que se inició en la Planta Celulosa Nueva Aldea, comuna de Ranquil y predios cercanos, en vehículos de la empresa Transportes Ninhue S.A. El resultado de esta fiscalización en terreno fue consignado en el Informe N°0802/2018/95, confeccionado por el inspector Sr. Cristian Durán Ramírez, dependiente de la Inspección Comunal del Trabajo Arauco-Lebu. En este procedimiento también participó el abogado Sr. Rolando Campos Graziani, quien forma parte de la Unidad de Dictámenes e Informes en Derecho del Departamento Jurídico de este Servicio.

Habiéndose hecho una relación de los antecedentes del requerimiento, cabe analizar las dos situaciones planteadas en los términos que se indican a continuación:

1.- Deficiencias en el sistema electrónico de registro y control de asistencia y descansos:

Sobre este punto, esta Dirección ha homologado el sistema electrónico de registro y control de asistencia y descansos a la libreta regulada en la Resolución Exenta N°1213 de 2009. Señala el artículo 18 de la referida Resolución:

*“Artículo 18.- Alternativamente el empleador podrá optar por utilizar un sistema automatizado de control de asistencia, que permita dar cumplimiento a cabalidad a las disposiciones contenidas en el cuerpo de la presente Resolución, para lo cual deberá solicitar la aprobación del referido sistema, acompañando una descripción técnica del mismo y la certificación de que se trata de un sistema cerrado de base de datos en términos que se asegure la inviolabilidad de los mismos.*

*La certificación de que se trata de un sistema cerrado de datos deberá ser otorgada por un organismo certificador público o privado, que garantice que el mismo cumple con dichas características técnicas y asegura la inviolabilidad de los datos.*

*Las solicitudes a que se refiere el inciso primero deberán dirigirse a la jefatura de la División de Inspección, quien resolverá mediante resolución fundada su aprobación.”*

Si bien la norma vigente contempla la alternativa de implementar sistemas electrónicos, ésta no regula con precisión sus requisitos mínimos de funcionamiento, seguridad, disponibilidad, etc., cuestión necesaria al día de hoy para la utilización masiva de tecnologías de la información en el mundo del trabajo.

Con todo, si bien se constató que el sistema utilizado por los conductores fiscalizados no reviste mayores dificultades para su uso, aun así existen confusiones respecto de ciertos marcajes, fundamentalmente aquellos relativos a tareas auxiliares, descanso interconducción y jornada pasiva lo que, a su vez, importa que las planillas no reflejen de forma fehaciente todas las actividades ejecutadas durante la jornada de trabajo.

Además, respecto de los mismos conductores, el sistema electrónico fiscalizado presenta problemas de publicidad, pues los trabajadores no recibirían comprobantes de sus marcaciones, ni tendrían acceso a la plataforma que sirve de base al sistema electrónico.

No obstante, los trabajadores manifiestan que el sistema electrónico ha simplificado el registro de asistencia y horas de trabajo.

2.- Dificultades en el cumplimiento del descanso interconducción de 24 minutos por hora continua conducida, de acuerdo al inciso 3° del artículo 25 bis.

La norma aludida señala que: *“...En los casos de conducción continua inferior a cinco horas el conductor tendrá derecho, al término de ella, a un descanso cuya duración mínima será de veinticuatro minutos por hora conducida. En todo caso, esta obligación se cumplirá en el lugar habilitado más próximo en que el vehículo pueda ser detenido, sin obstaculizar la vía pública...”*

Como ya se señaló y con el fin de revisar la problemática planteada, los funcionarios actuantes se constituyeron en el domicilio a fiscalizar ubicado en la Planta Celulosa Nueva Aldea, comuna de Ranquil, para de ahí abordar camiones madereros y dirigirse al Predio Montaña 1 (distancia aproximada 100 Km. recorridos ida y vuelta).

En cuanto al desarrollo de la actividad productiva, la empresa principal es la que define la programación de despacho de carga de los camiones de acuerdo a las necesidades de la planta, a través de un software creado al efecto, gestión que responde a la idea de disminuir los tiempos de espera y traslado de la carga lo que, a su vez, aumenta la productividad del proceso.

Se debe tener en consideración que la eficiencia del proceso impacta directamente en las remuneraciones de los trabajadores, toda vez que el componente variable de las mismas se devenga directamente de las “vueltas” que alcancen a dar en el día o a la extensión de las mismas, vale decir, entre más carga transportan mayor será el bono de productividad para el conductor.

Por ejemplo, el recorrido al Predio Montaña 1, distante aproximadamente a 52 kilómetros del punto de inicio, Planta Nueva Aldea, comenzó a las 10:20<sup>1</sup> horas arribando al lugar del carguío a las 11:20 horas. Una vez allí, el conductor debe ubicar la grúa (si no la encuentra la debe contactar por radio) dado que existen múltiples huellas al interior del predio. En el caso fiscalizado uno de los vehículos demoró casi 20 minutos en dar con la ubicación de la grúa.

Luego, al momento de llegar a la ubicación de la grúa, se informa que el operador estaba iniciando su horario de colación, por lo que los conductores inician un ciclo de espera que se extendió hasta las 12:30, hora de inicio del proceso de carguío, comenzando con otro vehículo que figuraba antes de los camiones fiscalizados en la programación del operador. Atendidas estas circunstancias, uno de los choferes fiscalizados inicia su descanso para colación<sup>2</sup> arriba del vehículo entre las 13:30 a 14:00<sup>3</sup> horas, para luego comenzar el carguío y posterior regreso a la planta. El carguío dura aproximadamente 15 minutos y, una vez terminado el proceso, el conductor se traslada unos 50 metros con el camión cargado a la zona segura, para estibar la carga y luego comenzar el viaje de regreso a la planta, a la cual se arriba cargado a las 15:40 horas. Es pertinente señalar que el conductor durante el carguío realiza la tarea auxiliar de supervisión de la carga del camión y carro.

Una vez que los camiones llegan a la planta, los conductores deben ubicarse en la fila para el pesaje de los vehículos y visto bueno del receptor de madera, por aproximadamente 40 minutos. Posteriormente, se termina la jornada y el conductor se retira al descanso de término de jornada.

De acuerdo con lo constatado en el proceso investigativo desarrollado, el cumplimiento del descanso interconducción de 24 minutos por hora conducida, en el caso de los trayectos que impliquen menos de 5 horas de conducción continua, presenta una serie de problemas prácticos para su cumplimiento:

a) Muchos de los trayectos realizados por los choferes de vehículos de carga forestal son cortos, es decir, rondan la hora de conducción, por lo que los 24 minutos de descanso se tornan excesivos considerando la labor de los trabajadores.

b) Muchos trayectos no califican de interurbanos, dado que ni el punto de inicio ni el de término se encuentran en zonas urbanas.

c) No se aprecian lugares aptos para realizar el descanso, ya que en su mayoría se recorren caminos pequeños o derechamente "huellas" al interior de los predios.

d) Se constató, además, que la conducción se torna peligrosa al interior de los predios, pues las rutas son de una sola vía y hay escasa visibilidad por el entorno. Por lo señalado, los conductores deben realizar una serie de maniobras cuando se van encontrando con vehículos en sentido contrario, exponiéndose a riesgos con motivo de la conducción.

---

<sup>1</sup> Debe tenerse en consideración que los conductores llegan a la Planta con antelación a la hora indicada para la salida, dado que deben recibir sus planillas de ruta y realizar los trámites previos al inicio de la conducción.

<sup>2</sup> Durante el tiempo de espera para iniciar el carguío, los conductores no pueden alejarse de los vehículos. No existen tampoco instalaciones para descansar o comer dado que la faena es móvil.

<sup>3</sup> El chofer del segundo camión se detuvo a almorzar en un establecimiento que se encuentra en la ruta de retorno a la Planta.

e) Dado el tipo de labor, los conductores en ningún momento se pueden desentender de los vehículos y su carga.

Al efecto, debemos precisar que un descanso dentro de la jornada, debiera ser un lapso que permita al conductor disponer libremente de su tiempo, lo que se torna imposible dado que, en todo momento, incluso durante el descanso, deben estar atentos o con su vista sobre el vehículo y su carga, atendida la responsabilidad que pesa sobre ellos. Esta situación lleva a considerar dichos tiempos como "jornada pasiva" o asimilable con el "tiempo de espera", pero en ningún caso constituyen un descanso efectivo.

f) Los choferes y empresarios devengan sus ingresos (la parte variable de sus remuneraciones en el caso de los primeros), de acuerdo a su producción, y existe consenso entre ellos en cuanto a que el cumplimiento de la norma (descansos de 24 minutos), sólo interrumpe la jornada impidiéndoles en muchos casos realizar una segunda vuelta en el día, lo que podría implicar una merma en sus ingresos.

En conclusión, analizada la información acompañada a la luz de las normas legales y reglamentarias citadas, jurisprudencia administrativa invocada y consideraciones formuladas, cumplo con informar a ustedes lo siguiente:

En relación con las deficiencias en el sistema electrónico de registro y control de asistencia y descansos, se analizará la posibilidad de revisar el actual artículo 18 de la Resolución Exenta N°1213 de 2009, en el sentido de evaluar la posible estandarización de las condiciones de funcionamiento que este Servicio exige a los sistemas de registro y control de asistencia generales, contenidas en los dictámenes N°1140/027 de 24.02.2016 y N°5849/133 de 04.12.2017, con el objeto de buscar vías para su flexibilización, facilitando su implementación y cumplimiento.

De este modo y dentro de las facultades de este Dirección, se revisarán vías y alternativas para que el estándar técnico de los sistemas, así como la información contenida, medidas de seguridad, etc., se ajusten a la realidad tecnológica vigente.

Lo señalado, evidentemente, debe entenderse sin perjuicio de la necesidad de respetar las particularidades que debe incluir un sistema especial para el transporte de carga forestal.

En cuanto a las dificultades en el cumplimiento del descanso interconducción de 24 minutos por hora continua conducida, establecido en el inciso 3° del artículo 25 bis, cabe señalar que, en el caso particular de la carga forestal en examen, este Servicio no ve inconvenientes jurídicos con que la interrupción de que se trata sea utilizada al final de cada vuelta, dado que el mismo precepto indica, en cuanto al lugar en que deben tomarse los descansos, que "*...esta obligación se cumplirá en el lugar habilitado más próximo en que el vehículo pueda ser detenido, sin obstaculizar la vía pública...*". Al respecto, cabe reiterar que pudo constarse en terreno que muchas de las vías por las cuales se desplazan los vehículos de carga forestal no cuentan con lugares habilitados que permitan al chofer estacionar y gozar de un descanso efectivo, por lo que siempre que concurra dicha situación los choferes deberán seguir conduciendo hasta arribar a un punto en el que existan las condiciones necesarias para cumplir cabalmente la norma.

Finalmente, es dable indicar que lo señalado en los párrafos que anteceden no implica una renuncia del derecho al descanso de los trabajadores de que se trata, pues se deben implementar los medios necesarios para su ejercicio efectivo, asegurando el empleador su adecuado otorgamiento en lugares especialmente habilitados para ello lo que, a su vez, facilitará su control y fiscalización por parte de este Servicio.

Saluda a Ud.,

  
MAURICIO PEÑALOZA CIFUENTES  
DIRECTOR DEL TRABAJO

  
SMS/LBP/RCG

Distribución:

Jurídico

Partes

Control

Dirección Regional del Trabajo del Bio Bio