Modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, para perfeccionar la regulación del descanso de los conductores de vehículos de carga

Boletín N°11036-15

El transporte de carga por carretera es probablemente uno de los rubros más importantes de nuestro país, ya que supone la actividad de miles de conductores como por la incidencia que tiene para el desarrollo del resto de los rubros económicos del país. Esta importancia no se refleja en cuando observamos la regulación en materia de seguridad que tienen los conductores – incluyendo a los dependientes como a los independientes – planteando un desafío como país.

En la legislación laboral existente no se ha logrado ajustar a la realidad actual para efectivamente garantizar una seguridad vial. La Asociación Chilena de la Industria del Transporte de Carga por Carretera (Chile Transporte) junto a la Asociación Gremial Chilena de Empresarios del Transporte Internacional de Carga por Carretera (AGETICH) y la Confederación Nacional del Transporte de Carga de Chile (CNTC) plantearon el 19 de julio del presente año en la Comisión de Obras Públicas de la Cámara de Diputados que efectivamente se necesitan cambios a la legislación para garantizar un efectivo descanso al 7º día; áreas de descanso y control de la jornada de conducción y descanso.
En esa misma sesión expusieron cifras que demuestran la necesidad de regular de mejor forma la jornada de conducción y de descanso.

Este es un tema que no es nuevo y se viene trabajando entre autoridades y los distintos gremios y sindicatos en más de una ocasión. Así, el 30 de noviembre del 2015 se firmó un protocolo de acuerdo resultante de la mesa de diálogo entre el Gobierno y las asociaciones gremiales y organizaciones sindicales del transporte de carga para alcanzar buenas prácticas laborales.
Esta mesa de diálogo se desarrolló desde el año 2010, emitiendo en el 2012 un documento con un diagnóstico de la actividad y generando un Plan de Gestión en los siguientes puntos:

- Seguridad.
- Tiempos de espera.
- Capacitación y profesionalización.
- Transporte internacional.
- Buenas prácticas en las relaciones laborales.

Durante el año 2014, se elaboró un documento "*respecto a la implementación de las zonas de descanso en cuanto a su infraestructura. Se señaló las condiciones que debe tener obligatoriamente una zona de descanso, y, algunas zonas donde se requerían con*

suma urgencia dichos lugares, siendo la zona norte la más afectada por esta falencia grave"[1].

Las jornadas de trabajo y el descanso de los conductores actualmente se encuentran reguladas en el artículo 25 bis del Código del Trabajo: El trabajador tiene derecho a un descanso mínimo ininterrumpido de ocho horas dentro de cada veinticuatro horas. La norma legal establece que el trabajador en ningún caso puede manejar más de cinco horas continuas, después de las cuales debe tener un descanso cuya duración mínima debe ser de dos horas. En todo caso, esta obligación debe ser cumplida en el lugar habilitado más próximo en que el vehículo pueda ser detenido, sin obstaculizar la vía pública. Finalmente, la norma legal establece que el camión debe contar con una litera adecuada para el descanso, siempre que éste se realice total o parcialmente a bordo del vehículo.

Esta legislación busca asegurar que los conductores tengan un tiempo de descanso obligatorio, ya que se debe priorizar la seguridad vial que incumbe tanto al conductor como a los otros automóviles que circulan por las carreteras. Pero de la forma en que está regulado el descanso en el Código del Trabajo quedaría fuera de la norma cualquier conductor que no sea dependiente, por ejemplo, los conductores que a su vez son propietarios del camión. Esto es lo que pretendemos enmendar al hacer el descanso como obligatorio para el conductor, cualquiera sea su situación (trabajador, propietario o familia no asalariada). Creemos que los resguardos que se encuentran en el artículo 25 bis del Código del Trabajo - que aportan a la seguridad vial - se deben aplicar a todos los conductores, independientemente de si están regidos por una relación laboral o no.

Por otra parte, la OIT a través del Convenio 153 sugiere a los países miembros el control de jornada de conducción y descanso para conductores contratados, autónomos y otros. Lo anterior queda claro en sus artículos 5º y 11º:

"*Artículo 5*

1. No deberá autorizarse a ningún conductor a conducir ininterrumpidamente durante más de cuatro horas como máximo sin hacer una pausa.

2. La autoridad o el organismo competente de cada país, habida cuenta de las condiciones particulares nacionales, podrá autorizar que se sobrepase en una hora como máximo el período mencionado en el párrafo 1 de este artículo.

3. La duración de la pausa a que se refiere el presente artículo y, si ha lugar, su fraccionamiento deberán determinarse por la autoridad o el organismo competente de cada país.

[1] Protocolo de acuerdo de "Mesa de diálogo del transporte de carga, buenas prácticas laborales, una tarea intersectorial".

4. La autoridad o el organismo competente de cada país podrá precisar los casos en que las disposiciones del presente artículo serán inaplicables por disfrutar los conductores de pausas suficientes en la conducción a consecuencia de interrupciones previstas por el horario o a causa del carácter intermitente de su trabajo.

Artículo 11

1. La autoridad o el organismo competente de cada país deberá prever:

a) un sistema adecuado de inspección, que comprenda controles en las empresas y en las carreteras;

b) sanciones apropiadas en caso de infracción."[2].

Finalmente, hacemos presente que estas normas que persiguen la seguridad, tanto de los conductores como de las demás personas que transitan por nuestras carreteras, quedan en letra muerta si el Estado no invierte en las zonas de descanso necesarias y no cumple su rol fiscalizador del cumplimiento de las normativas existentes.

Por lo fundamentado, venimos a proponer lo siguiente:

PROYECTO DE LEY

Artículo único.- Introdúzcanse las siguientes modificaciones a la Ley del Tránsito:

- Agrégase en el inciso primero del artículo 4° después del punto seguido (.) y antes de "Asimismo" un párrafo del siguiente tenor:

"De la misma forma, fiscalizarán que el conductor de vehículos destinados al transporte de carga deberá tener un descanso mínimo ininterrumpido de ocho horas dentro de cada veinticuatro horas. En ningún caso el conductor podrá manejar más de cinco horas continuas después de las cuales deberá tener un descanso cuya duración mínima será de dos horas.".

---

[2] Convenio 153 sobre duración del trabajo y períodos de descanso (transportes por carretera), 19791.

- Agrégase en el inciso primero del artículo 4° después del punto final (.), que pasa a ser seguido, un párrafo del siguiente tenor:

“En el caso de los conductores no regidos por el Código del Trabajo, toda contravención a esta norma será sancionada con multa de 1 a 1,5 unidades tributarias mensuales A los reincidentes se les impondrá el doble de la multa establecida, la que se elevará al triple en caso de incurrirse nuevamente en dicha conducta.”

RENÉ MANUEL GARCÍA GARCÍA
H. Diputado de la República