

Santiago, cuatro de julio de dos mil trece.

VISTOS:

Con fecha 4 de octubre de 2012, el Primer Juzgado de Letras del Trabajo de Santiago ha solicitado la declaración de inaplicabilidad por inconstitucionalidad de los artículos 25, 25 bis, 26 y 26 bis del Código del Trabajo, en el marco de la causa RIT T-366-2012, RUC 12-4-0026239-8, bajo sustanciación en dicho tribunal.

Los preceptos legales cuya aplicación se impugna disponen:

“Art. 25. La jornada ordinaria de trabajo del personal de choferes y auxiliares de la locomoción colectiva interurbana, de servicios interurbanos de transportes de pasajeros y del que se desempeñe a bordo de ferrocarriles, será de ciento ochenta horas mensuales. En el caso de los choferes y auxiliares de la locomoción colectiva interurbana y de los servicios interurbanos de transporte de pasajeros, el tiempo de los descansos a bordo o en tierra y de las esperas que les corresponda cumplir entre turnos laborales sin realizar labor, no será imputable a la jornada y su retribución o compensación se ajustará al acuerdo de las partes.

Todos los trabajadores aludidos en el inciso precedente deberán tener un descanso mínimo ininterrumpido de ocho horas dentro de cada veinticuatro horas.

Cuando los choferes y auxiliares de la locomoción colectiva interurbana y el personal que se desempeña a bordo de ferrocarriles arriben a un terminal, después de cumplir en la ruta o en la vía, respectivamente, una jornada de ocho o más horas, deberán tener un descanso mínimo en tierra de ocho horas.

En ningún caso el chofer de la locomoción colectiva interurbana podrá manejar más de cinco horas

continuas, después de las cuales deberá tener un descanso cuya duración mínima será de dos horas.

El bus deberá contar con una litera adecuada para el descanso, siempre que éste se realice total o parcialmente a bordo de aquél.

Art. 25 bis. La jornada ordinaria de trabajo de choferes de vehículos de carga terrestre interurbana, no excederá de ciento ochenta horas mensuales, la que no podrá distribuirse en menos de veintiún días. El tiempo de los descansos a bordo o en tierra y de las esperas a bordo o en el lugar de trabajo que les corresponda no será imputable a la jornada, y su retribución o compensación se ajustará al acuerdo de las partes. La base de cálculo para el pago de los tiempos de espera, no podrá ser inferior a la proporción respectiva de 1,5 ingresos mínimos mensuales. Con todo, los tiempos de espera no podrán exceder de un límite máximo de ochenta y ocho horas mensuales.

El trabajador deberá tener un descanso mínimo ininterrumpido de ocho horas dentro de cada veinticuatro horas.

En ningún caso el trabajador podrá manejar más de cinco horas continuas, después de las cuales deberá tener un descanso cuya duración mínima será de dos horas. 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. El camión deberá contar con una litera adecuada para el descanso, siempre que éste se realice total o parcialmente a bordo de aquél.

Art. 26. Si en el servicio de transporte urbano colectivo de pasajeros, las partes acordaren cumplir en turnos la jornada ordinaria semanal, éstos no excederán de ocho horas de trabajo, con un descanso mínimo de diez horas entre turno y turno. En todo caso, los choferes no podrán manejar más de cuatro horas continuas.

Art. 26 bis. El personal que se desempeñe como chofer o auxiliar de los servicios de transporte rural colectivo de pasajeros se regirá por el artículo precedente. Sin perjuicio de ello, podrán pactar con su empleador una jornada ordinaria de trabajo de ciento ochenta horas mensuales distribuidas en no menos de veinte días al mes. En ambos casos, los tiempos de descanso a bordo o en tierra y de las esperas que les corresponda cumplir entre turnos laborales sin realizar labor, no será imputable a la jornada, y su retribución o compensación se ajustará al acuerdo de las partes. En ningún caso los trabajadores podrán conducir por más de cinco horas continuas.

Se entenderá como servicios de transporte rural colectivo de pasajeros, aquellos que cumplan con los requisitos que determine reglamentariamente el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”.

La gestión invocada es un proceso laboral iniciado por demanda de tutela de derechos fundamentales, en el cual se formula subsidiariamente una demanda de cobro de prestaciones. En dicho proceso se acciona por 50 choferes del transporte urbano de Santiago, de la empresa Inversiones Alsacia S.A., y se solicita la declaración de que los tiempos de espera y descansos deben ser computados como jornada pasiva, debiendo ser pagados, cuestión que hoy no se hace. La parte demandante señala que tal circunstancia vulnera sus derechos fundamentales a la integridad física y síquica y la libertad de trabajo

de los trabajadores, amparados por los numerales 1° y 16° del artículo 19 de la Carta Fundamental, además de normas de derecho internacional referidas al derecho al descanso, la remuneración y las condiciones de trabajo. A solicitud de la parte demandante, el tribunal que conoce de la gestión resolvió requerir de inaplicabilidad en la audiencia preparatoria, que rola a fojas 7 y 8 del presente expediente.

El juez requirente accedió a la solicitud de requerir de inaplicabilidad respecto de las normas ya referidas, la cual fue planteada dando por infringidas las garantías constitucionales de la integridad física y síquica y de la libertad de trabajo, contenidas en los numerales 1° y 16° del artículo 19 de la Carta Fundamental.

Acogido a tramitación el requerimiento, se confirió traslado para resolver acerca de su admisibilidad y se ordenó la suspensión del procedimiento en la gestión invocada.

Oídas las partes y declarada la admisibilidad de la acción, se confirió traslado acerca del fondo del conflicto de constitucionalidad planteado.

La demandada de la gestión invocada, Inversiones Alsacia S.A., expone que la litis de fondo se refiere al régimen de jornada de un grupo de choferes, su conteo y su pago. Agrega que la empresa alegó el pleno cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 26 del Código del Trabajo, que es la norma legal que regula la actividad de los demandantes; sin embargo, la parte contraria entiende que su jornada es de máximo 7.30 horas diarias en total, incluyendo las esperas, que a su juicio deben pagarse, excluyendo así del pago sólo el tiempo de colación contemplado por el artículo 34 del Código del Trabajo.

En razón de la materia sobre la que versa la gestión invocada, señala que los artículos 25, 25 bis y

26 bis no son atinentes a la causa, al referirse a otros rubros del transporte, por lo que una declaración de inaplicabilidad a su respecto no podría tener efecto en este caso, ya que dichas normas no guardan relación con la controversia sub lite.

Alude asimismo al sentido y contenido del artículo 26 del Código del Trabajo, especificando que la jornada totaliza un máximo de 8 horas diarias, que los demandantes construyen su tesis a partir de una supuesta modificación tácita verificada por la Ley N° 19.759 en el año 2001, para sostener una reducción de la jornada diaria a 7,5 horas, conformando un total de 45 horas semanales. Estima que lo argumentado en este sentido es una cuestión de interpretación de ley por una aparente omisión legislativa, consistente en no adecuar la norma especial a la nueva jornada semanal de 45 horas, todo lo cual está fuera de la órbita de competencia propia del conocimiento y resolución de una acción de inaplicabilidad.

Agrega que la reducción de la jornada ordinaria de 48 a 45 horas semanales se estableció por la propia Ley N° 19.759, que introdujo el texto actual del artículo 26, sin tocar en él el número de horas, por lo que tal tesis no tiene asidero, pues además se establece en él un tope o máximo legal de jornada, mas no una referencia a un régimen ordinario ni tampoco una norma sobre remuneración.

A pesar de concordar con que la jornada ordinaria es de 45 horas semanales, la parte requerida no concuerda con el tope máximo de 7,5 diarias que sostiene la demandante, pues no se funda en norma expresa, la que sólo establece el conjunto de 45 horas semanales, en un marco de entre cinco y seis días.

Por todo lo expuesto, solicita el rechazo del requerimiento.

Concluida la tramitación del proceso, se ordenó traer los autos en relación.

Con fecha 11 de abril de 2013 se verificó la vista de la causa, alegando, por los trabajadores demandantes, la abogada María Estrella Zúñiga Poblete y, por la empresa demandada, el abogado señor Benjamín Costa Navarro.

CONSIDERANDO:

PRIMERO: Que el Primer Juzgado de Letras del Trabajo de Santiago conoce de una denuncia de tutela laboral de derechos fundamentales y, en subsidio, de una acción de cobro de prestaciones por "horas extraordinarias", en cantidad indeterminada, promovida por don Jorge Soto Sobarzo, por sí y en conjunto con otros operadores de buses, puesto que -en su concepto- existirían períodos de descanso y espera que no habrían sido retribuidos conforme a la legislación vigente.

Dicho órgano jurisdiccional ofició a esta Magistratura (foja 1), accediendo a una petición de los demandantes y reproduciendo literalmente sus alegaciones verbales. De la transcripción de las mismas en el expediente laboral, aparece que objetan -sin distinguir- los artículos 25, 25 bis, 26 y 26 bis, todos del Código del Trabajo, por ser contrarios al artículo 19, N°s 1 y 16, de la Constitución Política (fojas 7 vuelta y 8);

SEGUNDO: Que, según cabe observar, el Código del Trabajo regula separadamente la jornada laboral especial de diversos trabajadores, entre ellos de los choferes y, en su caso, de los auxiliares, que prestan servicios en las empresas de transporte colectivo de pasajeros o de carga. Los respectivos preceptos legales son, en razón de la materia acerca de la cual versan, independientes entre sí.

Así, el artículo 25 trata de la jornada de los choferes y auxiliares del transporte interurbano de

pasajeros; el artículo 25 bis versa sobre aquella de los choferes de carga terrestre interurbana; el artículo 26 norma respecto al horario de los choferes del transporte urbano de pasajeros, y el artículo 26 bis regula aquel de los choferes y auxiliares del transporte rural de pasajeros;

TERCERO: Que compete en exclusiva a ese juez del fondo -y no al Tribunal Constitucional- elucidar previamente la condición laboral que revisten los demandantes, trabajadores de Inversiones Alsacia, sociedad anónima del giro empresa concesionaria del transporte público de pasajeros del Transantiago. Pudiendo ponderar, al efecto, si su actividad se desenvolvería en alguna de las hipótesis que prevé el Reglamento de los Servicios Nacionales de Transporte Público de Pasajeros, aprobado por Decreto Supremo N° 212, del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, de 1992 (artículo 6°).

Correspondiéndole, por ende, únicamente a dicho tribunal del fuero laboral subsumir las situaciones particulares del caso, una vez esclarecidas, en alguno de los diferentes supuestos normativos generales indicados en el considerando precedente. Siendo de acotar que exorbita las atribuciones que le asisten a esta Magistratura constitucional, entrar a seleccionar las premisas legales o a calificar los hechos que serían relevantes para dirimir la referida gestión judicial pendiente;

CUARTO: Que este Tribunal ya se ha pronunciado acerca de los mencionados artículos 25, 25 bis y 26 bis. Respecto al artículo 25, acogió la inaplicabilidad de una parte de su inciso primero, en las sentencias recaídas en los autos roles N°s 2110, 2086, 2197, 2182 y 2114, en tanto que rechazó la inaplicabilidad del inciso primero en los roles N°s 2186, 2213 y 2199, y asimismo desestimó la inaplicabilidad de todo el artículo en los roles N°s

2322 y 2319. En relación al artículo 25 bis, rechazó su inaplicabilidad en los roles N°s 2322 y 2319.

Pronunciándose sobre el artículo 26 bis, acogió la inaplicabilidad de una parte de su inciso primero en el proceso constitucional Rol N° 1852, mientras que denegó la inaplicabilidad de todo el artículo en los roles N°s 2322 y 2319;

QUINTO: Que, sin perjuicio de que cada una de estas sentencias se explica según su propio mérito, amén de que los ministros que las suscribieron han mantenido en general los criterios que dieron lugar a diferentes votaciones, es menester reiterar que la impugnación en cuya virtud este Tribunal podría declarar inaplicable por inconstitucional un determinado precepto legal, no puede presentarse en términos hipotéticos o teóricos, o aludiendo en citas meramente argumentativas a parte de su jurisprudencia, pero sin hacerse cargo de otros veredictos próximos que le puedan ser contradictorios.

En la especie, los fundamentos de hecho y de derecho y de cómo se habría producido la infracción constitucional del caso, debieron indicarse con mayor claridad en los antecedentes remitidos de la gestión ordinaria pendiente, o bien en el mismo requerimiento formulado en estos autos por el juez laboral, lo que no aparece medianamente satisfecho al mencionarse, en términos genéricos, una eventual vulneración a los derechos garantidos en los numerales 1° y 16° del artículo 19 de la Constitución;

SEXTO: Que, en otra parte de su alegación, los demandantes argumentan que el artículo 26 del Código del Trabajo es objetable, porque "dicha disposición en forma tácita quedó modificada por el artículo único del [sic] la ley 19.759 del año 2001", a la par de señalar que "dicha disposición a diferencia de muchas otras no fue modificada al incorporarse esta norma" (foja 7 vuelta).

Lo anterior tampoco puede ser resuelto por este Tribunal, por incidir en un aspecto sobre vigencia de leyes en el tiempo, además de que en el mismo planteamiento subyace la objeción por una presunta omisión del legislador, al no adecuar la jornada especial de trabajo del citado artículo 26 a la norma más beneficiosa posterior de la Ley N° 19.759, artículo único N° 7, a) (que redujo la jornada ordinaria de trabajo de cuarenta y ocho a cuarenta y cinco horas semanales), cuyas consecuencias precisas tampoco se detallan. En todo caso, ambas cuestiones escapan a un requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad;

SÉPTIMO: Que, en estas condiciones, no se han aportado antecedentes suficientes como para formar convicción, en orden a que en la especie se configuraría un conflicto cabal de constitucionalidad, susceptible de ser resuelto por este Tribunal, en los términos contemplados por el artículo 93, incisos primero, N° 6, y undécimo, de la Carta Fundamental, y por ello se desestimaré.

Y TENIENDO PRESENTE, además, las disposiciones pertinentes de la Ley N° 17.997, Orgánica Constitucional del Tribunal Constitucional,

SE RESUELVE:

Que se rechaza el requerimiento deducido a fojas 1. Déjase sin efecto la suspensión del procedimiento decretada en autos, debiendo oficiarse al efecto.

Acordada la presente sentencia con la prevención de los Ministros Hernán Vodanovic Schnake y Gonzalo García Pino quiénes, adicionalmente a lo razonado, estiman que:

1°. Que la regla aplicable en esta causa es resorte de la resolución del juez de fondo y en esa instancia se verificará la aparente contradicción en este proceso constitucional relativo al estatuto específico del servicio de transporte urbano colectivo de pasajeros en relación con precedentes diversos existentes ante esta

magistratura. Por tanto el efecto del requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad sobre una norma parcialmente atingente y otras derechamente no atingentes al caso mismo, requiere una dilucidación previa acerca del efecto inconstitucional que impide, por ahora, ejercer las competencias del propio Tribunal Constitucional en esta materia;

2°. Que las prácticas empresariales, las conductas anti-sindicales y el grado de cumplimiento sobre el sistema de turnos de los choferes de algunas líneas del sistema público de transporte, denominado "Transantiago", constituyen un conflicto de legalidad propiamente tal;

3°. Que, finalmente, la naturaleza de este servicio específico, se orienta a "satisfacer una necesidad pública, de manera regular y permanente, finalidad propia de órganos destinados al cumplimiento de la función administrativa del mismo Estado" (STC N° 1.153, c. 37), lo cual redundará en el otorgamiento de relevantes subsidios públicos para su funcionamiento y que tienen como supuesto una regularidad de la relación laboral que compromete el interés público.

Redactó la sentencia el Ministro señor Iván Aróstica Maldonado, y la prevención, el Ministro señor Gonzalo García Pino.

Comuníquese, notifíquese, regístrese y archívese.

Rol N° 2321-12-INA.

Pronunciada por el Excmo. Tribunal Constitucional, integrado por su Presidente, Ministro señor Raúl Bertelsen Repetto, y por sus Ministros señores Hernán Vodanovic Schnake, Francisco Fernández Fredes, Carlos Carmona Santander, Iván Aróstica Maldonado, Gonzalo García Pino, Domingo Hernández Emparanza, Juan José Romero Guzmán y señora María Luisa Brahm Barril.

Autoriza el Secretario Subrogante del Tribunal Constitucional, señor Rodrigo Pica Flores.