

**ESTABLECE SISTEMA ÚNICO DE CONTROL DE ASISTENCIA, DE LAS HORAS DE TRABAJO Y DE LA DETERMINACIÓN DE LAS REMUNERACIONES PARA LOS TRABAJADORES QUE LABORAN A BORDO DE LOS VEHICULOS DESTINADOS AL TRANSPORTE INTERURBANO DE PASAJEROS Y DE SERVICIOS INTERURBANOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS. DEROGA RESOLUCIONES QUE INDICA.**

## **RESOLUCIÓN EXENTA N° 1081 /**

**Santiago, 22 Septiembre de 2005**

### **Vistos:**

Lo dispuesto en el inciso 2º del artículo 33 del Código del Trabajo, en el artículo 19, de la ley N° 19.880, y

### **Considerando:**

- 1) Que por resolución exenta N° 851, de 30.08.95, de esta Dirección, se fijaron los requisitos y regularon los procedimientos para establecer un sistema de control de asistencia, de las horas de trabajo y de la determinación de las remuneraciones correspondientes al servicio prestado, opcional al de la resolución N° 753, exenta, de 08.08.94, aplicable a los trabajadores que se desempeñan a bordo de los vehículos de la locomoción colectiva interurbana y de servicios interurbanos de transporte de pasajeros del sector particular, derogada por resolución N° 687, de 15.07.05;
- 2) Que la experiencia acumulada durante los años de aplicación de las resoluciones citadas, derivada de la actividad interpretativa y fiscalizadora de esta Dirección y de la forma cómo los operadores han utilizado los sistemas que aquéllas contemplan, ha puesto en evidencia que el sistema de carácter manual contenido en la referida resolución exenta N° 753, no ha respondido a los objetivos de control efectivo del cumplimiento de la legislación laboral en las materias mencionadas, por lo que se hace necesario introducir modificaciones tendientes a corregir estas deficiencias y asegurar la uniformidad que establece la ley;
- 3) Que el sistema automatizado a que se refiere el considerando 1), ha demostrado una mayor eficiencia a través del tiempo que lleva en funcionamiento;
- 4) Que, sin embargo, la experiencia referida en los considerandos precedentes ha evidenciado también que durante la vigencia de dicho sistema automatizado un número importante de empresas se ha abstenido de utilizarlo, produciéndose una migración al sistema manual como una forma de elusión de la efectividad del control que éste establece, y amparándose para ello en la circunstancia de constituir para el empleador un sistema carácter opcional;

5) Que, de conformidad al informe técnico de 01.08.05, que por encargo del Ministerio del Trabajo y Previsión Social evacuara la Consultora "e.nable", establece la necesidad de que el transporte interurbano cuente con un sistema automatizado, único y centralizado;

6) Que, como se ha expresado, el inciso 2º del artículo 33 del Código del Trabajo, dispone que el sistema especial de control de asistencia y determinación de las horas de trabajo, debe ser uniforme para una misma actividad.

### **Resuelvo:**

**Artículo 1º.** Establécese, con carácter obligatorio, un sistema automatizado de control de asistencia, de las horas de trabajo, de los turnos de conducción, de los tiempos de descanso y de determinación de las remuneraciones correspondientes al servicio prestado, para el personal de choferes y auxiliares que se desempeña a bordo de los vehículos de la locomoción colectiva interurbana y de servicios interurbanos de transporte de pasajeros del sector particular, en adelante "el sistema", conforme se dispone en los artículos siguientes.

**Artículo 2º.** El sistema automatizado funciona sobre la base de los siguientes dispositivos:

El primero, un instrumento de registro, **instalado a bordo** de cada uno de los vehículos a que se refiere esta resolución.

El segundo, una "tarjeta inteligente" denominada "Smart Card", con chip, en adelante "la tarjeta", que se mantendrá en poder del respectivo trabajador y que le servirá de identificación y de bitácora automatizada de sus tiempos de conducción y descanso.

No obstante lo anterior, tratándose de empresas que sólo realicen viajes de hasta cinco horas de duración, el instrumento de registro podrá instalarse en los **puntos de inicio y término del respectivo recorrido**. En el evento que el lugar de inicio o término no coincida con el de inicio o término de jornada, se deberá instalar otro u otros dispositivos de registro, donde corresponda(n).

Con todo, la implementación de instrumentos de registro en tierra, sólo será posible respecto de aquellas empresas cuyos buses cubran recorridos dentro de una misma región o que unan, a través de caminos interiores, dos regiones colindantes.

**Artículo 3º.** El sistema deberá permitir el registro, de forma automatizada, a través de la tarjeta, la que se mantendrá en poder del respectivo trabajador, debiéndose registrar y contener en la misma lo que sigue:

La tarjeta deberá mantener impresos e inalterable los siguientes datos:

1. RUN del trabajador, con Dígito Verificador (DV)
2. Nombres y apellidos del trabajador
3. Número correlativo de emisión para el trabajador
4. Fecha de emisión de la tarjeta
5. Fecha de vencimiento de la tarjeta
6. Grupo sanguíneo del trabajador
7. Contraindicaciones médicas del trabajador
8. RUT (con DV) emisor de la tarjeta
9. Nombre del emisor de la tarjeta
10. Folio correlativo del emisor

## 11. Firma del trabajador

La tarjeta de identificación deberá contener en su memoria y de forma permanente e inviolable los siguientes datos:

1. Nombre o Razón Social del Empleador
2. RUT del empleador
3. RUN del trabajador (con DV)
4. Nombres y apellidos del trabajador
5. Número correlativo de emisión para el trabajador
6. Fecha de nacimiento del trabajador
7. Fecha de emisión de la tarjeta
8. Fecha de vencimiento de la tarjeta
9. RUT (con DV) emisor de la tarjeta
10. Nombre del emisor de la tarjeta
11. Folio correlativo del emisor
12. Folio correlativo o serie del fabricante de la tarjeta

**Artículo 4º** Los instrumentos de registro deberán contar con capacidad para almacenar en memoria a lo menos 5.000 eventos o marcaciones, a objeto de prevenir dificultades en la transmisión de datos. La tarjeta - chip deberá contar con una capacidad de a lo menos 20 eventos diarios por un período de 30 días. Al cumplirse el referido período, se podrán sobrescribir los datos correspondientes al nuevo período de treinta días, de tal suerte de conservar los 30 últimos días de marcaciones en la tarjeta.

Los referidos instrumentos de registro instalados a bordo o en tierra, deberán registrar en la memoria de la tarjeta inteligente los siguientes eventos:

1. Marcación de inicio de jornada de trabajo
2. Marcación de término de jornada de trabajo
3. Marcación de inicio de turno de conducción o trabajo a bordo
4. Marcación de fin de turno de conducción o trabajo a bordo
5. Anormalidades, como se detalla más abajo

Son anormalidades identificadas:

1. En caso de los conductores, inicio de jornada e inicio de conducción sin registrar dichos eventos
2. En caso del personal auxiliar, inicio de jornada sin realizar registro
3. Cualquier evento que al ser registrado en la tarjeta, no lo preceda aquel que lógicamente lo debiera

Cada uno de dichos eventos deberá contener los datos siguientes:

1. Número correlativo del evento
2. Fecha y hora del evento
3. Tipo de evento
4. RUN (con DV) del trabajador
5. Número correlativo de emisión para el trabajador
6. Folio correlativo del emisor
7. Folio correlativo o serie del fabricante de la tarjeta

Si el registro se realiza a bordo, agregar:

8. Patente del vehículo

9. Folio o número de serie del instrumento a bordo

Si el registro se realiza en tierra, agregar:

10. Código o identificación del local o terminal de buses donde se encuentra instalado el instrumento de registro

11. Folio o número de serie del instrumento en tierra

El último dato a ser registrado en cada evento es una cifra de control que representa una operación sobre todos los otros datos del registro

12. "Checksum" o "Hash" de los datos registrados en el evento

En el evento que una tarjeta no este validada, el sistema deberá emitir una alarma señalando día, hora y lugar del intento de marcación, emitiendo, además, un código de la operación y un mensaje de error que informará el estado de la tarjeta (asignada, no asignada, extraviada, u otro que se estime pertinente).

Cada marcación o evento que se registre, cualquiera sea la ubicación física del equipo, deberá ser transferida, en línea, a una base de datos central.

**Artículo 5º** Los instrumentos, tanto a bordo como en tierra, deberán estar dotados de una impresora, la que deberá brindar la posibilidad de imprimir todos los eventos acaecidos en las últimas veinticuatro horas. Asimismo, la emisión del comprobante deberá imprimir todas las infracciones que se hayan generado durante el mismo período, respecto de cada miembro de la tripulación.

De igual forma deberá permitir la impresión de infracciones referidas al descanso semanal o, en su caso, el descanso compensatorio correspondiente a los días trabajados respecto de cada miembro de la tripulación.

**Artículo 6º** La base de datos central deberá constituir un sistema que cuente con todas las normas técnicas que garanticen la confiabilidad y seguridad de la información.

La certificación de que el software utilizado está constituido por un sistema cerrado de datos que garantice que el mismo cumple con dichas características técnicas deberá ser certificado en la forma a que se refiere el artículo 10 de la presente Resolución.

**Artículo 7º** El sistema deberá generar mensualmente un informe que contendrá los siguientes datos: 1) identificación del empleador (nombre, R.U.T. y domicilio); 2) fecha de emisión del informe; 3) identificación del trabajador (nombre, R.U.T. y número de tarjeta); 4) los días y horas en que el trabajador comienza a realizar tareas por encargo de su empleador, de conformidad con lo que estipule el respectivo contrato de trabajo o el reglamento interno de orden, higiene y seguridad, en su caso; 5) la identificación de cada lapso de conducción efectiva (fecha, hora inicio, hora término, número de patente bus); 6) los días y horas en que el trabajador termina de realizar tareas por encargo de su empleador, de conformidad con lo que estipule el respectivo contrato de trabajo o reglamento interno de orden, higiene y seguridad, en su caso; 7) la sumatoria de las horas de conducción efectiva del período; 8) la sumatoria de las horas correspondientes a los descansos y/o a los tiempos de espera que les corresponda cumplir entre turnos laborales, sin realizar labor; 9) la sumatoria de los tiempos relativos a las diversas tareas auxiliares que, por contrato, haya realizado el trabajador, y 10) la firma del trabajador;

**Artículo 8º** Sin perjuicio del informe mencionado en el artículo anterior, la información que procese el sistema deberá estar a disposición de la Dirección del Trabajo, vía Internet, en los términos siguientes:

Situación de cada trabajador y/o empresa, mediante informes parciales de conducción y de descansos.

Deberá desplegar todas las infracciones por empresa y/o trabajador derivadas de los respectivos registros.

De igual forma, toda la información que procese el sistema, correspondiente a los últimos seis meses deberá estar a disposición de la Dirección del Trabajo.

**Artículo 9º.** En el evento que el sistema remuneracional consista en comisiones sobre boletos vendidos, a objeto de determinar las remuneraciones del personal que se desempeña a bordo de los vehículos de la locomoción colectiva interurbana, de servicios interurbanos de transporte de pasajeros del sector particular, el empleador deberá tener a disposición de los referidos trabajadores y de los Servicios del Trabajo las planillas correspondientes, en donde se registren los valores que sirvan de base de cálculo para el establecimiento de la remuneración, las que deberá estar oportunamente firmadas por él o los trabajadores en señal de aprobación, datos que, a su vez, deberán quedar registrados en los respectivos comprobantes de remuneraciones, de conformidad a lo dispuesto en el inciso 3º del artículo 54 del Código del Trabajo.

**Artículo 10.** El sistema que por la presente resolución se establece deberá ser certificado por una Universidad reconocida por el Estado u organismo dependiente de ella, que cuente con una experiencia en la materia de a lo menos cinco años. Dicha certificación deberá ser presentada a la Dirección del Trabajo por el operador del sistema, de forma previa a su entrada en funcionamiento.

**Artículo 11.** En forma previa a su implementación deberá acreditarse ante esta Dirección del Trabajo el cumplimiento de todos y cada uno de los requisitos del sistema automatizado de control (a bordo y/o en terminales) que se pretenda poner en uso. Dicha acreditación deberá efectuarse ante el Departamento de Inspección de esta Dirección, salvo que se trate de servicios que se efectúen dentro de una misma región, en cuyo caso, deberá hacerse ante la respectiva Dirección Regional del Trabajo.

**Artículo 12.** El sistema automatizado de control (a bordo y/o en terminales) descrito en los artículos anteriores, no será obligatorio para el personal que desarrollen sus actividades en empresas que presten servicios con las siguientes características copulativas:

- a) se trate de servicios que cubren trayectos cuya duración es inferior a cinco horas de manejo continuo entre los puntos de origen y destino;
- b) se trate de servicios que en sus trayectos se exceda el radio urbano y alternadamente recogen y dejan pasajeros;
- c) se trate de servicios que circulan dentro de una misma región o que unen interiormente dos regiones colindantes, preferentemente a través de caminos interiores; y
- d) se trate de servicios que cubren trayectos cuyas localidades, sean de origen o destino, no cuentan con las condiciones para tener dispositivos electrónicos como los que se exigen en esta Resolución.

En estos casos, para los efectos de controlar la asistencia y determinar las horas de trabajo, se aplicarán las reglas generales de conformidad a lo dispuesto en el inciso primero del artículo 33, del Código del Trabajo.

La calificación de las circunstancias anteriores y, por lo tanto, de encontrarse el empleador exceptuado de contar con un dispositivo automatizado, deberá hacerse por la respectiva Dirección Regional del Trabajo en caso de tratarse de servicios dentro de una misma región, o por el Departamento de Inspección si se trata de servicios que unen interiormente dos regiones colindantes. Para estos efectos, se deberá solicitar dicha calificación directamente a las instancias que correspondan según se ha expresado anteriormente.

**Artículo 13.** La presente resolución regirá a contar del 01 de enero de 2006.

#### **DISPOSICION TRANSITORIA**

**Artículo único.** Derógase, a contar del 01 de enero de 2006, las resoluciones exentas N° 851, de 30.08.95 y la N° 953, de 30.08.05, ambas de esta Dirección.

Anótese y comuníquese.

**MARCELO ALBORNOZ SERRANO  
ABOGADO  
DIRECTOR DEL TRABAJO**

MAS/CMV/PLM/plm.

#### **Distribución**

- Gabinete del Sr. Ministro del Trabajo y Previsión Social
- Gabinete Sr. Subsecretario del Trabajo
- Boletín Oficial
- Of. de Partes
- Departamentos Nivel Central
- Direcciones Regionales
- UIPO