
Gestión DAJ-AE-275-13

Pronunciamiento N° DAJ-AE-275-13
16 de octubre de 2013

Señores:
Sindicato Costarricense de Trabajadores del Transporte
SICOTRA

Estimados Señores:

Damos respuesta a su consulta recibida en ésta Dirección el día 04 de diciembre del año 2012, mediante la cual solicita se le certifiquen el sustento legal o jurisprudencial de los rebajos injustificados de las dominadas (sic) barras electrónicas o contadores de pasajeros usados en los autobuses de transporte público; y si las jornadas partidas o paros que obligan a los conductores a trabajar unas horas en la mañana y otras en la tarde son legales o no, ya que durante todas esas horas que los paran no devengan salario.

En primer lugar, consideramos procedente brindar las disculpas del caso por el atraso ocurrido en la evacuación de su consulta, la misma se debe a la enorme cantidad de consultas que se encuentra atendiendo ésta Asesoría Legal, en materia de derechos laborales.

Para dar un adecuado tratamiento a la consulta formulada, se considera menester desarrollar los temas referentes a la: *“Ilegitimación de las deducciones del salario, derivado de los faltantes de dinero producto del cobro del pasaje de autobús”* y *“Sobre la Jornada Discontinua de los Chóferes de Autobús”*.

- **Sobre la ilegitimación de las deducciones del salario, derivado de los faltantes de dinero producto del cobro del pasaje de autobús.**

Se considera procedente traer a colación algunas de las resoluciones emitidas por parte de la Sala Segunda de la Corte Suprema de Justicia, mediante las cuales se reconoció que las deducciones del salario derivados de los faltantes de dinero producto del cobro del pasaje de autobús son ilegales.

En tal sentido la Sala Segunda en su Resolución 2001-00743, de las diez horas veinte minutos del doce de diciembre del año dos mil uno, dispuso lo siguiente:

“En lo que se refiere al fallo del Ad-quem, sí procede analizar el punto referente a esos salarios que le fueron rebajados al actor, y cuyo reintegro se ordenó. Indica el recurrente que, los autobuses como el operado por el actor tenían un contador electrónico, que registraba el ingreso de personas. De esa forma se verificaba, cuánto dinero debía entregar, cada chofer, al final de la jornada. Con frecuencia ocurrió que, al entregar el actor, menos dinero del que le correspondía, de acuerdo con lo registrado por el contador electrónico, el supuesto faltante le era rebajado de su propio salario. Según alega la parte demandada, ello se justificaba plenamente al ser, el actor, el único responsable de ese dinero y, a la vez, el único que lo manipulaba. Ahora bien, esta Sala, al igual que el Tribunal, no comparte ese criterio. El que se achaque a un trabajador, la sustracción de parte del dinero que tiene bajo su custodia, es un hecho grave, que bien amerita una posible sanción disciplinaria y que, incluso puede dar lugar a un despido; mas, no es admisible, en tal caso, la práctica ilegal de rebajarle su salario. La carga de la prueba, de demostrar las supuestas faltas, en que habría incurrido el actor, pesaba sobre la empresa demandada. Esta se valió de un contador electrónico, cuya credibilidad rebatió el actor, mediante la prueba testimonial que aportó. Según lo expresaron los distintos deponentes, los contadores electrónicos no eran un medio por el cual, objetivamente, se pudiera constatar, sin ninguna duda, una actuación indebida del actor. ... Todos los testigos dan fe de las rebajas, que constituían una costumbre ilegítima, en la empresa. Unos refieren que se hacían de forma automática, cuando el dinero entregado era menor a las marcas correspondientes, todas las semanas (Arguedas Sánchez, Ramírez Porras, Canales Herrera y Carrillo Angulo); y, solamente uno de ellos, alude a una práctica, que consistía en la firma de vales: “siempre me ha pasado que cuando me presentan el vale porque las marcas no coincidieron con el dinero que entregue, ya yo sabía que eso era lo que debía porque me lo había adelantado... La práctica de los vales siempre ha existido” (testimonio de Ruiz Méndez). En ese caso particular, las rebajas se hacían previa firma de un vale, por parte del trabajador.

...

De lo analizado se concluye que, la parte patronal, no utilizó las posibilidades que brinda el ordenamiento, para la protección del derecho suyo, que consideró infringido. Por el contrario, la práctica de las sucesivas rebajas al salario del actor, dejó a éste en clara indefensión; y, entonces su derecho debe ser restañado.”¹

En igual sentido, pero ya en una jurisprudencia más reciente, la Sala Segunda de la Corte Suprema de Justicia, resolvió en su Resolución 2011-000387, de las once horas del cuatro de mayo de dos mil once, que:

“Tal y como se expresó en ese antecedente, es evidente que la parte patronal incurrió en serios abusos en perjuicio de sus trabajadores –incluido el accionante-

¹ Res: 2001-00743. SALA SEGUNDA DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA. San José, a las diez horas veinte minutos del doce de diciembre del año dos mil uno.

al proceder ilegalmente a rebajar de sus salarios las diferencias que se presentaran en el monto del dinero recaudado por día según las marcas en el sistema de barras instalado en el autobús que conducía, así como, cuando era víctima de un asalto.”²

Partiendo de lo dispuesto por la Sala Segunda en las resoluciones transcritas, se puede inferir con claridad que las deducciones del salario derivados de los faltantes de dinero producto del cobro del pasaje de autobús revisten en ser ilegales y éstas no constituyen una de las posibilidades que brinda nuestro ordenamiento jurídico para garantizarse el pago de una deuda adquirida por parte del trabajador frente a su empleador.

Asimismo, las resoluciones de cita dejan provisto de claridad que el empleador no puede proceder con los rebajos de salario para garantizarse una deuda, aún cuando se trate de actuaciones como la de “*sustracción*”, la cual puede clasificarse como dolosa o culposa, y puede resultar en una causa justa y grave para proceder con una sanción disciplinaria o un despido sin responsabilidad patronal; o bien que se trate de hechos como “*asaltos al trabajador*”, que provoquen como resultado una diferencia entre el monto del dinero recaudado y el dinero a recaudar por día. (*En este sentido se puede apreciar además la Resolución 2006-00868, de las nueve horas cincuenta y cinco minutos del doce de setiembre del dos mil seis emitida por la Sala Segunda de la Corte Suprema de Justicia.*).

- **Sobre la Jornada Discontinua de los Chóferes de Autobús.**

Al respecto, resulta de importancia recordar en primer orden que en el Capítulo referido a los Derechos y Garantías Sociales de los Trabajadores de nuestra Constitución Política se regula lo relativo a las jornadas de trabajo.

De acuerdo con el artículo 58 de nuestra Carta Magna, la jornada ordinaria de trabajo diurna no podrá exceder de las ocho horas diarias y de cuarenta y ocho horas semanales, siendo fijados los límites para la jornada ordinaria nocturna en seis horas diarias y treinta y seis semanales; estableciéndose además que el trabajo realizado fuera de esos límites debe ser remunerado con un cincuenta por ciento más de los salarios estipulados; salvo en los casos de excepción muy calificados como los previstos en el artículo 143 del Código de Trabajo.

Dentro de los casos de excepción consagrados en el artículo 143 del Código de Trabajo, aplicables a la materia, encontramos a los empleados que trabajan sin fiscalización superior inmediata, y a los trabajadores que desempeñan funciones discontinuas o que requieran su sola presencia.

² Res: 2011-000387. SALA SEGUNDA DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA. San José, a las once horas del cuatro de mayo de dos mil once.

Se puede definir que una labor discontinua se caracteriza por periodos de inactividad, derivados de la peculiar naturaleza de la prestación, ya que la misma se realiza a intervalos, vale decir, con suspensiones o interrupciones -principalmente, al acabarse una labor determinada y comenzar la siguiente-; en que el trabajador permanece, en su trabajo, a la espera de realizar la siguiente labor.

Dentro del análisis jurisprudencial de la Sala Segunda de la Corte Suprema de Justicia, referente a la jornada de trabajo de los chóferes de bus; la cual a continuación se citará, se puede inferir con claridad que los intervalos o interrupciones de tiempo que se generan entre “carrera” y “carrera” tienden a provocar que la jornada de trabajo sea discontinua, debiendo tomarse en cuenta además que en la mayoría de los casos los chóferes laboran sin una fiscalización superior inmediata, debido a que cuando se les encomienda algún servicio de transporte generalmente ningún superior inmediato viaja con ellos para verificar la labor que realizan, todo lo cual conlleva a encuadrar a éste tipo de trabajadores dentro de los enunciados en el artículo 143 del Código de Trabajo, sean estos los que se encuentran excluidos de las limitaciones de las jornadas ordinarias de trabajo.

A modo ilustrativo, se considera procedente traer a colación las siguientes citas de algunas resoluciones emitidas por la Sala Segunda de la Corte Suprema de Justicia, los cuales respaldan y avalan lo apuntado con anterioridad.

“III.-...

Asimismo, en el numeral 143 del Código de Trabajo, se establecen los supuestos en los cuales se excluyen los límites de esas jornadas, pero estableciéndose una jornada máxima de doce horas. Así, en los presupuestos ahí contemplados, se incluye, entre otros, a los trabajadores que desempeñan funciones discontinuas o que las mismas impliquen su sola presencia. Por jornada discontinua, que fue la asignada por el Ad- quem al actor, se entiende aquella que es realizada □□ a intervalos, pues su curso diario es objeto de una serie de suspensiones o intervalos de inactividad, impuesta por la naturaleza de la prestación□□ (MONTENEGRO BACA, José. Jornada de trabajo y descansos remunerados. Tomo I, p. 55).

IV.- *En el caso bajo análisis,... el Tribunal tuvo por demostrado que,... que su jornada ordinaria □ discontinua□ era de doce horas diarias, con base en lo dispuesto en el numeral 143 del Código de Trabajo y según las declaraciones de los testigos, en el sentido de que, durante la jornada, por la naturaleza de la prestación, se daban intervalos o suspensiones, principalmente, al acabarse una ruta y al comenzar la siguiente. ...*

V.- *... los periodos durante los cuales, el actor, en su labor de conductor de autobús, permanecía a la espera de realizar el siguiente viaje, por estimar que, su jornada era discontinua y, por consiguiente, de doce horas ordinarias, conforme a lo establecido en el numeral 143 del Código de Trabajo.”³*

³ **SALA SEGUNDA DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA. Resolución: 2000-00894 de las nueve horas cincuenta minutos del veinte de octubre del año dos mil.**

“VI.- SOBRE LA JORNADA DE TRABAJO DE LOS CHOFERES DE BUS, Y EL CASO CONCRETO DEL ACTOR.-...”

El artículo 143 del Código de Trabajo resulta aplicable al caso que nos ocupa, por tratarse de un trabajo en el que las actividades se realizaban sin fiscalización superior inmediata y en algunos lapsos de la jornada se requirió de su sola presencia (entre cada viaje). De ahí que, en atención a lo dispuesto por la citada norma, se produce sin duda alguna un “rompimiento” del tope de la jornada ordinaria, pues se está ante la jornada ordinaria especial y excepcional por su amplitud. Sobre el tema, esta Sala ya se ha pronunciado, y particularmente, en el Voto número 260, de las 9:20 horas de 10 de diciembre de 1986, en lo que interesa, resolvió:

“Es indubitable que los actores como “chóferes”(…) cumplían una jornada de trabajo discontinua pues así se desprende de las pruebas aportadas al proceso y siendo ello así, su situación está comprendida dentro del artículo 143 del Código de Trabajo y por consiguiente, carecen de derecho para el pago de las horas extras que reclaman en este juicio, toda vez que el texto legal citado estipula que quedarán excluidos de la limitación de la jornada de trabajo, entre otros, los trabajadores que desempeñen funciones discontinuas...” (sic)”⁴

“Una labor discontinua se caracteriza por períodos de inactividad, derivados de la peculiar naturaleza de la prestación, ya que la misma se realiza a intervalos, vale decir, con suspensiones o interrupciones -principalmente, al acabarse una labor determinada y comenzar la siguiente-; en que el trabajador permanece, en su trabajo, a la espera de realizar la siguiente labor. La atención y la actividad otorgan la característica de intermitencia lo cual significa que se presenta una interrupción de las labores por espacios relativamente largos de tiempo, sin que deba prestarse ninguna atención durante ellos; cual sucede con los choferes de buses, particularmente cuando se dan intervalos entre “carrera” y “carrera”. Es decir, la naturaleza del trabajo no exige un esfuerzo, atención o dedicación constante o perenne. A diferencia de los casos en que el trabajador se desempeña, durante su jornada, de manera ininterrumpida y constante, lo cual le exige, desde luego, un esfuerzo perenne. De ahí que se califiquen como discontinuas las labores cumplidas por los choferes del transporte público remunerado de personas, especialmente cuando las “carreras” o rutas a recorrer, durante el día, no son continuas, vale decir, corridas, sino que, por el contrario, se suceden unas a otras con intervalos, vale decir, con cortes, particularmente por el tipo de horarios de salida establecidos oficialmente; por lo que cada vez que se termina una “carrera” o recorrido, deben permanecer en espera de la siguiente salida. Téngase en cuenta, tan solo a mayor abundamiento, que en la mayoría de los casos, los choferes laboran sin fiscalización superior inmediata, debido a que, cuando se les encomienda algún servicio de

⁴ **SALA SEGUNDA DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA. Resolución: 2004-00171 de las once horas veinte minutos del doce de marzo del dos mil cuatro.**

transporte generalmente ningún superior inmediato viaja con ellos para verificar la labor que realizan. Todas estas circunstancias nos llevan a concluir, al igual que ad quem, que la jornada de trabajo cumplida por el actor, cuando estuvo en el transporte de ruta, no era otra sino la establecida en el citado artículo 143.”⁵

Sobre el caso concreto.

Habiéndose analizado el tema referente ha la: “*Ilegitimación de las deducciones del salario, derivado de los faltantes de dinero producto del cobro del pasaje de autobús*” y “*Sobre la Jornada Discontinua de los Chóferes de Autobús*”, procederemos a referirnos de forma puntual a su consulta.

Primeramente, resulta procedente aclarar que ésta Dirección de Asuntos Jurídicos, no encuentra dentro de sus competencias la de certificar el sustento legal o jurisprudencial, relativo a aspectos como los consultados, por ello, se procedió a analizar de forma general cada uno de los temas, dando en conocimiento resoluciones emanadas de la Sala Segunda de la Corte Suprema de Justicia, que sirven de base para sustentar nuestro criterio jurídico y además en las cuales se ha desarrollado y resuelto los temas a consultar.

Partiendo de lo anterior y en lo que respecta al primero de los temas es procedente dejar plasmado que con base en la opinión jurisprudencial citada en el acápite respectivo, se ha reconocido que las deducciones del salario derivados de los faltantes de dinero producto del cobro del pasaje de autobús son ilegales; y si bien, aún y a pesar, cuando se pudiera presumir una posible sustracción de parte del dinero recaudado por parte del trabajador que lo tiene bajo su custodia, éste es un hecho grave que bien podría ameritar una sanción disciplinaria o incluso el serio acto del despido, pero no justifica así la practica ilegal de rebajarle el salario al trabajador; correspondiéndole al patrono demostrar las supuestas faltas cometidas por el trabajador y utilizar las vías legales que le otorga nuestro ordenamiento jurídico para ver restañado su derecho.

Por último y en lo que respecta al segundo de los temas, debemos de indicar que la existencia de intervalos de tiempo entre una carrera y otra, así como las interrupciones de labores por espacios relativamente largos de tiempo que suscitan en algunas de las labores de los chóferes de autobús, revisten en ser legales, ya que las mismas se dan por lo especial de la jornada las cuales se califican como discontinuas, especialmente cuando las “carreras” o rutas a recorrer, durante el día, no son continuas, vale decir, corridas, sino que, por el contrario, se suceden unas a otras con intervalos, vale decir, con cortes, particularmente por el tipo de horarios de salida establecidos oficialmente; por lo que cada vez que se termina una “carrera” o recorrido, deben permanecer en espera de la siguiente salida.

⁵ **SALA SEGUNDA DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA. Res: 2007-000462, de las catorce horas treinta y cinco minutos del veinticinco de julio del dos mil siete.**

Aunado a lo anterior, es importante tener en cuenta que en la mayoría de los casos, los chóferes laboran sin fiscalización superior inmediata, debido a que cuando se les encomienda algún servicio de transporte generalmente ningún superior inmediato viaja con ellos para verificar la labor que realizan; por lo que todas estas circunstancias llevan a concluir, que la jornada de trabajo, cuando se trata de labores discontinuas o que tienen intervalos de descanso dentro del día entre un viaje y otro, es la establecida en el citado artículo 143 del Código de Trabajo. Para los casos de choferes que viajan constantemente todo el día en una ruta determinada, su jornada deberá ajustarse a los límites del artículo 136 del Código de Trabajo.

Cabe aclarar que indistintamente que el chofer labore en jornada discontinua o continua, el salario deberá ser igual al mínimo legal establecido para jornada completa, o sea, a los choferes no se les paga por hora sino por día o por semana, pero su salario no podrá ser inferior a 9.564.97 colones diarios, o de 11.463.50 colones diarios si son choferes cobradores.

Cordialmente,

Lic. Roberto Pacheco Muñoz.
Asesor

Licda. Ivania Barrantes Venegas.
Jefa

RPM/ lsr