

INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES, ASUNTOS INTERPARLAMENTARIOS E INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA, SOBRE EL PROYECTO DE ACUERDO QUE APRUEBA EL "CONVENIO SOBRE EL TRABAJO MARITIMO, 2006" ADOPTADO EL 23 DE FEBRERO DE 2006, EN LA 94ª. CONFERENCIA GENERAL DE LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO.

HONORABLE CÁMARA:

Vuestra Comisión de Relaciones Exteriores, Asuntos Interparlamentarios e Integración Latinoamericana pasa a informar sobre el proyecto de acuerdo del epígrafe, que se encuentra sometido a la consideración de la H. Cámara, en primer trámite constitucional, sin urgencia, y de conformidad con lo establecido en los artículos 32, N° 15 y 54, N° 1, de la Constitución Política de la República.

I.- CONSTANCIAS REGLAMENTARIAS PREVIAS.

Para los efectos constitucionales, legales y reglamentarios correspondientes, y previamente al análisis de fondo de este instrumento, se hace constar lo siguiente:

1°) Que la idea matriz o fundamental de este Proyecto de Acuerdo, como su nombre lo indica, es aprobar el "Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006", adoptado el 23 de febrero de 2006, en la 94ª Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo.

2°) Que este Proyecto de Acuerdo no contiene normas de carácter orgánico constitucional o de quórum calificado. Asimismo, ella determinó que sus preceptos no deben ser conocidos por la Comisión de Hacienda por no tener incidencia en materia presupuestaria o financiera del Estado.

3°) Que la Comisión aprobó el Proyecto de Acuerdo por 9 votos a favor, ninguno en contra y ninguna abstención. Votaron a favor las Diputadas señoras **Molina**, doña Andrea, y **Sabat**, doña Marcela, y los Diputados señores **Campos**, don Cristián; **Hernández**, don Javier; **Jarpa**, don Carlos Abel; **Kort**, don Issa; **Rocafull**, don Luis; **Sabag**, don Jorge, y **Verdugo**, don Germán.

4°) Que Diputado Informante fue designado el señor **VERDUGO**, don Germán.

II.- ANTECEDENTES.

Tal como lo señala el Mensaje con el cual S.E. la Presidenta de la República da inicio a este Proyecto de Acuerdo, el Convenio sobre el Trabajo Marítimo (en adelante “el Convenio”) se refiere a una actividad fundamental para los Estados ribereños y no ribereños, pues establece el derecho de la gente de mar a disfrutar de condiciones de trabajo decentes, en circunstancia que el transporte marítimo internacional opera el noventa por ciento del comercio mundial.

Agrega que, en este contexto, por una parte, cabe destacar que la gente de mar tiene especiales condiciones de trabajo. En los buques que enarbolan pabellones de países que no ejercen efectivamente su jurisdicción y control sobre éstos, como lo exige el derecho internacional, a menudo deben trabajar en circunstancias inaceptables. Igualmente, su vida laboral transcurre fuera del Estado de matrícula, estando sus empleadores ubicados en otro país.

Por otra parte, precisa, no obstante muchos Estados de abanderamiento y armadores que brindan condiciones de trabajo decentes a sus trabajadores, tienen que pagar el precio de la competencia desleal ejercida por quienes no cumplen las normas.

En razón de lo anterior, hace presente, resulta forzoso contar con normas internacionales eficaces para este sector, cuestión que trata el Convenio. En efecto, este instrumento es el resultado de una resolución conjunta de las organizaciones de gente de mar y armadores del año 2001, más tarde apoyada por los gobiernos. Igualmente, responde al impulso que el Director de la Organización Internacional del Trabajo (en adelante “OIT”) ha dado a la labor normativa internacional, bajo la premisa de lo que ha denominado “el trabajo decente”.

Representa, además, la tendencia de la OIT, compartida por el Gobierno y los actores sociales, en cuanto a dar mayor dinamismo de la norma o estándar internacional, relevando por cierto los derechos fundamentales de los trabajadores, pero dando a los Estados mayor flexibilidad para las soluciones nacionales a los estándares definidos como obligatorios. Así, el Convenio pretende ser aplicado de manera uniforme en todo el mundo y ofrece a los países reglas generales, normas posibles de cumplir y soluciones alternativas, a fin de favorecer su ratificación por los Estados.

Adoptado con una votación récord de 314 votos a favor y ninguno en contra, el Convenio entró en vigencia internacional en agosto de 2013 y actualmente se aplica a 71 Estados, presentándose como un marco único y coherente que recoge tanto los convenios y recomendaciones internacionales sobre el trabajo marítimo vigentes a la fecha de su adopción como los principios fundamentales que figuran en otros convenios internacionales del trabajo, con un enfoque moderno y acorde a la realidad del comercio internacional y del transporte marítimo.

Igualmente, añade, se perfila como el “cuarto pilar” del régimen normativo internacional para promocionar un transporte marítimo de calidad, que complementa los tres convenios claves de la Organización Marítima Internacional (OMI): el “Convenio Internacional de la Seguridad de la Vida Humana en el Mar”, de 1974; el Convenio Internacional sobre Normas de Titulación y Guardia para la Gente de Mar”, de 1978; y el “Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques”, de 1973.

En virtud del Convenio, la gente de mar tendrá que ser debidamente informada de sus derechos, de los recursos que tiene a su disposición en caso de presunto incumplimiento de los requisitos del mismo y, en particular, de la facultad de presentar quejas, tanto a bordo del buque como en tierra.

Precisa, a continuación, que los armadores, los que poseen o explotan buques de quinientas toneladas de arqueo bruto o más, dedicados a viajes internacionales o a viajes entre puertos extranjeros, por su parte, tendrán que desarrollar y llevar a cabo planes para asegurarse que la legislación y otras medidas nacionales aplicables para poner en práctica el Convenio se respetan de manera efectiva. Los capitanes de esos buques tendrán la responsabilidad de aplicar los planes indicados por los armadores, y de llevar registros apropiados que puedan demostrar la aplicación de los requisitos del Convenio. Como parte de sus responsabilidades, en el caso de los buques con un arqueo bruto superior a quinientas toneladas que se dedican a viajes internacionales o a viajes entre puertos extranjeros, el Estado de abanderamiento examinará los planes de los armadores y verificará y certificará que sean adoptadas las medidas necesarias y que se estén aplicando. A continuación, se exigirá que los buques lleven a bordo un certificado de trabajo marítimo y de conformidad laboral marítima.

Los señalados certificados constituyen prueba suficiente, mientras no se demuestre lo contrario, de que el buque ha sido debidamente inspeccionado por la autoridad competente del Estado del Pabellón, y que se cumplen en el ámbito de la certificación los requisitos establecidos en el MLC 2006, con respecto a las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar.

También se prevé que los Estados de abanderamiento se aseguren que la legislación nacional por la que se aplican las normas del Convenio se respete en los buques más pequeños que no están cubiertos por el sistema de certificación. Asimismo, tendrán que llevar a cabo evaluaciones periódicas sobre la calidad y eficacia de sus sistemas nacionales de cumplimiento y las memorias que presenten a la OIT, en virtud del artículo 22 de su constitución, deberán proporcionar información sobre sus sistemas de inspección y certificación, incluidos sus métodos de evaluación de la calidad.

Este sistema de inspección general en el Estado de abanderamiento (que se basa en el Convenio 178 de la OIT) se complementará con procedimientos que habrán de seguir los países que constituyen la fuente principal de suministro de gente de mar del mundo, que también tendrán que presentar memorias en virtud del artículo 22 de la Constitución de la OIT. Este

sistema se reforzará mediante medidas voluntarias de inspección en puertos extranjeros (control por el Estado rector del puerto).

Por último, hace presente que resulta necesario señalar que los buques que registran bandera en países que no tengan ratificado el Convenio y, consecuentemente, que no cuenten los certificados antes indicados, no podrán valerse de tales certificaciones, debiendo recibir un trato no más favorable que aquellos que los porten, o serán inspeccionados con mayor rigurosidad en sus recaladas en puertos extranjeros por parte de Estados de Control de Puertos que estén obligados a cumplir el Convenio. En esta situación se encuentran los buques de bandera chilena, la que hace necesaria la ratificación e implementación de este Convenio.

III. ESTRUCTURA Y CONTENIDO DEL CONVENIO.

El Convenio consta de un preámbulo, dieciséis artículos, un reglamento y un código.

El Preámbulo recoge las consideraciones que tuvo la Conferencia General de la OIT para adoptar el Acuerdo. El articulado y el Reglamento establecen los derechos y principios fundamentales, y las obligaciones básicas de los Miembros que ratifiquen el Convenio. Por último, el Código detalla la aplicación del Reglamento, comprendiendo dos partes: la parte A (normas obligatorias) y la parte B (pautas no obligatorias).

El Reglamento y el Código están organizados por temas generales, en cinco títulos: los requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques; las condiciones de empleo; el alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda; la protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social; y cumplimiento y control de aplicación.

En el Convenio, por su parte, se regulan las materias que se señalan a continuación.

Obligaciones generales (artículo I)

Las obligaciones generales para todo Estado que ratifique el Convenio, son las siguientes:

- a.** Dar pleno efecto a sus disposiciones de la manera prevista en el artículo VI, para garantizar el derecho de toda gente de mar a un empleo decente.
- b.** Cooperar entre sí para garantizar la aplicación y el control de la aplicación efectivos del Convenio.

Definiciones y ámbito de aplicación (artículo II)

Por un lado, se establecen las definiciones necesarias para la aplicación del Convenio, entre ellas “autoridad competente”, “declaración de conformidad laboral marítima”, “arqueo bruto”, “certificado de trabajo marítimo”, “requisitos del presente Convenio”, “gente de mar o marino”, “acuerdo de empleo de la gente de mar”, “servicio de contratación y colocación de la gente de mar”, “buque”, y “armador”.

Por otro lado, en cuanto a la aplicación del Convenio, salvo que se disponga expresamente otra cosa, éste rige a toda la gente de mar. Los términos “gente de mar” o “marinos” designan a toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el Convenio, y el término “buque” designa a toda embarcación distinta a las que navegan exclusivamente en aguas interiores o en aguas situadas dentro de o en las inmediaciones de aguas abrigadas o de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias.

Cabe precisar que “aguas interiores”, conforme al artículo 8 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, son aquellas aguas situadas en el interior de la línea de base del mar territorial.

De esta forma, el Convenio no se aplicará a los marinos empleados, contratados o que trabajen en cualquier puesto a bordo de buques que naveguen exclusivamente en aguas interiores o en aguas situadas dentro de o en las inmediaciones de aguas abrigadas o de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias.

En cambio, regirá a todos los buques que, estando autorizados para traspasar la base de mar territorial, lo hagan en forma a lo menos regular. Igualmente, se aplica a todos los buques, de propiedad pública o privada, que se dediquen habitualmente a actividades comerciales, con excepción de los buques dedicados a la pesca u otras actividades similares y de las embarcaciones de construcción tradicional. Sin embargo, no regirá a los buques de guerra y unidades navales auxiliares.

En caso de dudas sobre la aplicación del Convenio a una determinada categoría de buque, éste establece que corresponde resolver la materia a la autoridad competente, previa consulta a las organizaciones de armadores y de trabajadores.

Además, se prevé la posibilidad de excluir de la aplicación del Convenio a determinadas categorías de buques, cuando no sea razonable o factible aplicar elementos particulares del Código, bajo condición de que el tema que se trate esté contemplado de manera diferente en la legislación nacional, en convenios colectivos o en otras medidas. Sólo se podrá proceder a la exclusión previa consulta a las organizaciones de armadores y de trabajadores, y únicamente respecto de buques con arqueo bruto inferior a doscientas toneladas de registro grueso que no efectúen viajes internacionales.

Derechos y principios fundamentales (artículo III)

Todo Estado Miembro deberá verificar que las disposiciones de su legislación respeten, en el contexto del Convenio, los derechos fundamentales relativos a:

a. La libertad de asociación y la libertad sindical y el reconocimiento efectivo del derecho de negociación colectiva, que reconocen los Convenios 98 y 87 de la OIT.

b. La eliminación de todas las formas de trabajo forzoso u obligatorio, prevista en el Convenio 105 de la OIT, sobre abolición del trabajo forzoso, de 1957.

c. La abolición efectiva del trabajo infantil, prevista en el Convenio 182 de la OIT, sobre las peores formas de trabajo infantil, de 1999.

d. La eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación, que regula el Convenio 111 de la OIT, sobre la discriminación (empleo y ocupación), de 1958.

Derechos en el empleo y derechos sociales de la gente de mar (artículo IV)

Toda la gente de mar tiene derecho a:

a. Un lugar de trabajo seguro y protegido en el que se cumplan las normas de seguridad.

b. Condiciones de empleo justas.

c. Condiciones decentes de trabajo y de vida a bordo.

d. La protección de la salud, a la atención médica, a medidas de bienestar y a otras formas de protección social.

Todo Estado Miembro, dentro de los límites de su jurisdicción, deberá asegurar que los derechos en el empleo y en los derechos sociales de la gente de mar, enunciados en los párrafos anteriores, se ejerzan plenamente, de conformidad con los requisitos del Convenio. A menos que en éste se disponga específicamente otra cosa, dicho ejercicio podrá asegurarse mediante la legislación nacional, los convenios colectivos aplicables, la práctica u otras medidas.

Responsabilidades del Estado como Estado de bandera y como Estado rector del puerto frente al Convenio (artículo V)

Todo Estado deberá:

a. Aplicar y controlar la aplicación de la legislación o de otras medidas que haya adoptado para cumplir las obligaciones contraídas en virtud del Convenio, respecto de los buques y la gente de mar bajo su jurisdicción.

b. Ejercer efectivamente su jurisdicción y control sobre los buques que enarbolan su pabellón, estableciendo un sistema para garantizar su cumplimiento que incluya inspecciones periódicas, presentación de informes, medidas de supervisión y procedimientos judiciales.

c. Velar porque los buques que enarbolan su pabellón lleven el certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral marítima que regula el Convenio.

d. Someter a control e inspección a barcos extranjeros que recalen en sus puertos.

e. Ejercer efectivamente su jurisdicción y control sobre los servicios de contratación y colocación de gente de mar que operen en su territorio.

f. Prohibir las infracciones al Convenio y, de conformidad con la legislación internacional, establecer sanciones o exigir, en virtud de su propia legislación, la adopción de medidas correctivas adecuadas para disuadir éstas.

g. Cumplir las obligaciones que le impone el Convenio, resguardando que los buques de los Estados que no lo hayan ratificado no reciban un trato más favorable que los buques que enarbolan el pabellón de Estados que sí lo hayan hecho.

Reglamento y partes A y B del Código (artículo VI)

El Reglamento y las disposiciones de la parte A del Código son obligatorias; en cambio, las disposiciones de la parte B de este último, no.

Asimismo, todo Estado Miembro se compromete a respetar los principios y derechos enunciados en el Reglamento y a aplicar cada regla en la forma prevista en las disposiciones correspondientes contenidas en la parte A del Código e, igualmente, darán debida consideración al cumplimiento de sus responsabilidades en la forma prevista en la parte B de éste.

Consultas con las organizaciones de armadores y gentes de mar (artículo VII)

Cuando en un Estado Miembro no existan organizaciones representativas de los armadores y de la gente de mar, toda excepción, exención o aplicación flexible del Convenio respecto del cual éste exija la celebración de

consultas con dichas organizaciones, sólo podrá ser objeto de una decisión de ese Estado Miembro previa consulta con el Comité a que se hace referencia en el artículo XIII.

Entrada en vigor (artículo VIII)

El Convenio deberá ser ratificado ante el Director General de la Oficina Internacional del Trabajo y entrará en vigor doce meses después de la fecha en que se hayan registrado las ratificaciones de al menos treinta Estados, que en conjunto posean como mínimo el treinta y tres por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial. En lo sucesivo, para cada nuevo Estado Miembro, el Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que se haya registrado su ratificación ante la OIT.

Denuncia (artículo IX)

Todo Estado Miembro tendrá derecho a denunciar el Convenio, después de expirado un período de diez años contado a partir de la fecha en que se haya puesto inicialmente en vigor, mediante un acta comunicada al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, la que tendrá efecto un año después de haber sido registrada. En todo caso, si el Estado no formaliza la denuncia dentro del plazo de un año después de expirado el período de diez años antes señalado, quedará obligado por el Convenio por un nuevo período de diez años, pudiendo denunciarlo una vez que expire el mismo y así sucesivamente.

Revisión Convenios OIT (artículo X)

El Convenio revisa más de treinta instrumentos de la OIT, los que son enumerados en esta disposición.

Funciones del depositario (artículo XI)

El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo deberá notificar a los Estados Miembros el registro de todas las ratificaciones, aceptaciones y denuncias del Convenio, como asimismo la fecha de su entrada en vigor. Igualmente, deberá comunicar al Secretario General de las Naciones Unidas la información completa de las ratificaciones, aceptaciones y denuncias del Convenio.

Comité tripartito especial (artículo XIII)

El Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo examinará continuamente la aplicación del Convenio a través de un comité establecido con competencias específicas en el ámbito de las normas del trabajo marítimo. Dicho Comité, a tales efectos, estará compuesto por dos representantes designados por el gobierno de cada uno de los Estados que hayan ratificado el Convenio y por los representantes de los armadores y de la gente de mar que designe el Consejo de Administración, previa celebración de consultas con la Comisión Paritaria Marítima.

Además, podrán participar en el Comité los representantes gubernamentales de los Estados que no hayan ratificado el Convenio, pero no tendrán derecho a voto respecto de ninguna cuestión que se aborde en virtud de éste. Igualmente, el Consejo de Administración podrá invitar a otras organizaciones o entidades a hacerse representar por observadores del Comité.

Por su parte, los derechos de voto de los representantes de los armadores y de la gente de mar en el Comité serán ponderados para garantizar que cada uno de estos grupos tenga la mitad de los derechos de votos atribuidos al número total de los gobiernos representados en la reunión de que se trate y autorizados a votar en ella.

Enmiendas al convenio (artículo XIV)

En cuanto a las enmiendas al Convenio, la Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo podrá adoptar enmiendas a cualesquiera disposiciones de éste, de conformidad con el artículo 19 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo y con las normas y procedimientos de esta organización para la adopción de convenios. Las enmiendas se considerarán aceptadas en la fecha en que se hayan registrado las ratificaciones –de la enmienda o del Convenio en su forma enmendada, según el caso- de al menos treinta Estados Miembros que, en conjunto, posean como mínimo el treinta y tres por ciento del arqueado bruto de la flota mercante mundial.

Enmiendas al Código (artículo XV)

El Código podrá ser enmendado ya sea mediante el procedimiento estipulado en el artículo XIV o, salvo que se indique expresamente otra cosa, en los términos que precisa este artículo.

Idiomas auténticos (artículo XVI)

Las versiones inglesa y francesa del texto del Convenio son igualmente auténticas.

IV.- DISCUSIÓN EN LA COMISIÓN Y DECISIÓN ADOPTADA.

En el estudio de este Proyecto de Acuerdo la Comisión contó con la asistencia y colaboración del señor **Isauro Torres Negri**, Director de Medio Ambiente y Asuntos Oceánicos de la Cancillería; de la señora **Claudia Donaire Gaete**, Asesora Legislativa del Ministerio del Trabajo y Previsión Social; y del señor Capitán de Navío, don **Antonio Amigo Jiménez**, en representación de **DIRECTEMAR**, quienes, además de refrendar los contenidos del Mensaje, hicieron presente que este Convenio afecta a una actividad de esencial importancia para los estados ribereños y no ribereños del mundo, pues el transporte marítimo internacional maneja el 90% del comercio global.

Agregaron que, en Chile, aproximadamente 260 buques enarbolan nuestra bandera. De ellos, alrededor de 40 realizan viajes internacionales en forma habitual, dato relevante pues todo el personal

embarcado en dichos buques está afecto a este Convenio y a ese tipo de embarcaciones le es obligatorio el sistema de inspección y certificación que se establece en él.

Concluyeron, haciendo presente que el Convenio es aplicable a toda la gente de mar empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el Convenio, y el término buque designa a toda embarcación distinta a las que navegan exclusivamente en aguas interiores o en aguas situadas dentro de o en las inmediaciones de aguas abrigadas o de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias.

Por su parte, las señoras diputadas y los señores diputados presentes, que expresaron su decisión favorable a la aprobación de este Proyecto de Acuerdo, manifestaron su concordancia con los objetivos del mismo, y sin mayor debate, lo aprobaron por 9 votos a favor, ningún voto en contra y ninguna abstención.

Votaron a favor las diputadas señoras **Molina**, doña Andrea, y **Sabat**, doña Marcela, y los diputados señores **Campos**, don Cristián; **Hernández**, don Javier; **Jarpa**, don Carlos Abel; **Kort**, don Issa; **Rocafull**, don Luis; **Sabag**, don Jorge, y **Verdugo**, don Germán.

V.- MENCIONES REGLAMENTARIAS.

En conformidad con lo preceptuado por el artículo 287 del Reglamento de la Corporación, se hace presente que vuestra Comisión no calificó como normas de carácter orgánico o de quórum calificado ningún precepto contenido en Proyecto de Acuerdo en informe. Asimismo, ella determinó que sus preceptos no deben ser conocidos por la Comisión de Hacienda por no tener incidencia en materia presupuestaria o financiera del Estado.

Como consecuencia de los antecedentes expuestos y visto el contenido formativo del Acuerdo en trámite, la Comisión decidió recomendar a la H. Cámara aprobar dicho instrumento, para lo cual propone adoptar el artículo único del Proyecto de Acuerdo, cuyo texto es el siguiente:

P R O Y E C T O D E A C U E R D O :

“ARTÍCULO ÚNICO.- Apruébase el “Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006”, adoptado el 23 de febrero de 2006, en la 94° Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo.”.

Discutido y despachado en sesión de fecha 2 de mayo de 2017, celebrada bajo la presidencia del H. diputado don Luis **Rocafull** López, y con la asistencia de las diputadas señoras **Molina**, doña Andrea, y **Sabat**, doña Marcela, y de los diputados señores **Campos**, don Cristián; **Hernández**, don Javier; **Jarpa**, don Carlos Abel; **Kort**, don Issa; **Rocafull**, don Luis; **Sabag**, don Jorge, y **Verdugo**, don Germán.

Se designó como Diputado Informante al señor **VERDUGO**, don Germán.

SALA DE LA COMISIÓN, a 2 de mayo de 2017.

Pedro N. Muga Ramírez,
Abogado, Secretario de la Comisión.