INFORME DE LA COMISIÓN DE TRABAJO Y PREVISIÓN SOCIAL, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica el artículo 23 del Código del Trabajo, estableciendo normas sobre descansos en tierra entre recalada y zarpe, para los trabajadores que se desempeñan a bordo de naves de pesca.

BOLETÍN Nº 4.031-13

_____

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Trabajo y Previsión Social tiene el honor de informaros respecto del proyecto de ley de la referencia, iniciado en un Mensaje de S.E. el Presidente de la República, de fecha 20 de octubre de 2005, con urgencia calificada de “simple”.

Os hacemos presente que, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 127 del Reglamento de la Corporación, la Comisión discutió en general y en particular esta iniciativa de ley, por tratarse de un proyecto de artículo único y, acordó, unánimemente, proponer al Excelentísimo señor Presidente que en la Sala sea tratado del mismo modo.

A la sesión en que la Comisión estudió esta iniciativa de ley asistieron, además de sus miembros, el asesor del Ministro del Trabajo, señor Francisco Del Río, y la Jefa del Departamento de Relaciones Laborales de la Dirección del Trabajo, señora Claudia Donaire.

Asimismo, asistieron especialmente invitados, en representación de la Sociedad Nacional de Pesca, el Gerente, señor Héctor Bacigalupo; el Vicepresidente, señor Francisco Mujica, y el asesor, señor José Raúl Cañón; De la Federación de Tripulantes de Chile, su Presidente, señor Sergio Vera, y el Tesorero, señor Luis Saavedra, quienes además son el Presidente del Sindicato de Tripulantes VIII Región y el Tesorero del Sindicato de Tripulantes de Iquique, respectivamente, y el Presidente de la Multigremial A.G. Pesquera Región del Bío-Bío, señor Hugo Roa.

- - -

OBJETIVOS DEL PROYECTO

Fundamentalmente, establecer un sistema de descanso efectivo en tierra, entre recalada y zarpe, para los trabajadores que laboran a bordo de naves de pesca.

- - -

ANTECEDENTES

Para el debido estudio de esta iniciativa legal, se han tenido en consideración, entre otros, los siguientes:

I.- ANTECEDENTES JURÍDICOS

- El Código del Trabajo, específicamente su artículo 23, que establece el régimen de descanso respecto de los trabajadores que se desempeñan a bordo de naves pesqueras.

II.- ANTECEDENTES DE HECHO

El Mensaje con que se inicia este proyecto de ley señala que éste tiene por finalidad hacerse cargo de la precariedad del sistema de descanso que el actual artículo 23 del Código del Trabajo establece respecto de los trabajadores que se desempeñan a bordo de naves de pesca.

Agrega que, de acuerdo a dicha norma, siempre que las necesidades de las faenas lo permitan, los descansos podrán cumplirse preferentemente en tierra. No obstante, advierte, en la realidad que se vive actualmente en el sector, lejos de privilegiarse el descanso en tierra, se otorgan descansos diarios a bordo de las naves de pesca, priorizándose con ello, por sobre cualquier otra consideración, la continuidad de la faena de pesca.

Enfatiza el Mensaje, que este escenario no representaría un problema si las condiciones de la nave, el tipo de pesca, los períodos de navegación en la zona de pesca, la variación de las mareas, entre otros factores, permitieran el adecuado acceso a los descansos legales de toda la dotación de la nave de pesca. Sin embargo, conforme a la experiencia registrada tras años de aplicación del régimen del artículo 23 del Código del Trabajo, ha podido constatarse que el acceso efectivo a los descansos que en él se establecen, no es real en todas las faenas de pesca, particularmente en aquellas naves de pesca de menor tonelaje y en navegaciones de doce días o menos.

El Ejecutivo hace presente que las fiscalizaciones efectuadas a bordo de naves de pesca han permitido constatar que el descanso es precario y que, por lo general, no se cumple en esta materia con los parámetros contemplados en el artículo 23 del Código del Trabajo. Se ha constatado que entre el zarpe y la recalada de una nave de pesca no existen lapsos de tiempo de duración razonable, en condiciones de distensión, que puedan ser destinados al reposo por parte de estos trabajadores.

En efecto, la labor fiscalizadora de la Inspección del Trabajo ha proporcionado información relevante sobre los eventuales momentos en que puede darse el descanso a bordo y las dificultades para que ello se materialice adecuadamente. Entre los factores que inciden en dicha circunstancia, el Mensaje menciona los siguientes:

- El período de navegación, hacia y desde la zona de pesca al puerto de zarpe: este período de tiempo es relativo en cuanto a su duración, pero en los casos de pesca en la zona norte del país u otras donde la navegación oscila entre 5 a 11 horas, no permite el adecuado descanso de toda la tripulación, ya que en ese mismo lapso deben desarrollar labores de guardia, reparación y preparación de redes, limpieza de nave y otras.

Asimismo, las condiciones de las naves que desarrollan ese tipo de planificaciones de pesca, no contribuyen a que la tripulación haga uso de sus descansos, dado el movimiento de la embarcación, el nivel de ruido del motor que, por lo general, se ubica bajo la zona de camarotes y la precaria habitabilidad de la zona para descansar.

Pero, enfatiza el Mensaje, lo más gravitante, es que el tiempo de navegación y el número de tripulantes a bordo no es suficiente para que éstos puedan planificar una rotación en las labores que les permita efectivamente descansar. Al contrario, en navegaciones cortas, los miembros de la dotación no pueden dejar el estado de alerta permanente y tensión, en razón de su seguridad propia y de la nave.

- Los períodos entre lances: estos períodos de tiempo también son relativos, ya que dependen del tipo y arte de pesca. Sin embargo, por lo general, se prolongan entre media hora y dos horas máximo, tiempo que es utilizado, en caso de captura para consumo humano, para la selección, la limpieza y el encajonamiento de los productos.

En consecuencia, concluye el Mensaje, los períodos de inactividad a bordo de las naves de pesca, no logran configurarse en definitiva como períodos de descanso efectivo para los miembros de la dotación y, de verificarse, no tienen la misma calidad de un descanso en tierra. De ahí que es indispensable establecer un descanso

mínimo en tierra que asegure a estos trabajadores la posibilidad de reponer fuerzas, especialmente considerando que se trata de una actividad asociada a un gran riesgo de fatiga.

Además, hace presente el Ejecutivo, las faenas que desempeñan los miembros de la dotación de una nave de pesca, representan un alto riesgo de accidentes, sin contar con que, asimismo, los trabajadores están expuestos en forma constante a ruidos excesivos, humedad y frío.

Finalmente, destaca que se encuentra profundamente arraigado en la cultura laboral del personal embarcado, que su jornada de trabajo comienza con su embarque y termina con el desembarque y que, dentro de ese tiempo, lo más importante es desplegar todos los esfuerzos necesarios para completar lo más rápidamente posible la respectiva cuota de extracción y poder regresar a puerto, para disponer en tierra de un descanso efectivo.

El Mensaje termina señalando que, en este contexto, la iniciativa propuesta se hace cargo de una sentida demanda de los trabajadores del sector en relación con la precariedad del descanso a bordo, garantizándoles un tiempo mínimo de descanso en tierra que les permita efectivamente reponer sus fuerzas tras navegaciones de doce o menos días. Explica que se ha optado por limitar el descanso tras recalada a navegaciones de doce días o menos, atendido que, conforme a la legislación actualmente vigente, por cada período continuo de labor que exceda de un primer período de seis días de trabajo, los días de descanso acumulados del trabajador se incrementan en uno.

- - -

DISCUSIÓN EN GENERAL Y EN PARTICULAR

El texto del proyecto de ley en informe es el que sigue:

“Artículo único.- Introdúcense las siguientes modificaciones en el artículo 23 del Código del Trabajo:

1) Créase un nuevo artículo 23 bis, con los actuales incisos cuarto, quinto y sexto.

2) Intercálanse los siguientes incisos tercero, cuarto, quinto y sexto, pasando el actual inciso tercero a ser séptimo.

“Cuando la navegación se prolongare por doce días o menos, toda la dotación tendrá derecho a un descanso en tierra de

ocho horas como mínimo previo al zarpe, prevaleciendo los acuerdos de las partes siempre y cuando éstos sean superiores a ese mínimo. Este descanso deberá otorgarse en forma continua a cada miembro de la dotación, en cada recalada programada de la nave de pesca.

En el caso de las navegaciones por períodos de más de doce días, así como en las campañas de pesca de la zona sur austral, en las que la dotación ocupa las dependencias de la nave de pesca habilitadas para ello como su hogar, el descanso previo al zarpe podrá ser otorgado efectivamente en tierra o en dichas instalaciones, a elección del trabajador.

Sólo con acuerdo celebrado entre el armador y las organizaciones sindicales representativas del personal embarcado, se podrá modificar el descanso a que se refieren los incisos anteriores. El acuerdo deberá reunir, copulativamente, los siguientes requisitos:

a) no podrá convenirse un descanso previo al zarpe inferior a cinco horas;

b) deberá tener una duración no menor a dos años ni superior a cuatro años;

c) deberá remitirse copia del acuerdo a la Inspección del Trabajo, dentro de los cinco días siguientes a su celebración.

Para los efectos del cómputo del descanso previo al zarpe que se establece en este artículo, se entenderá que el zarpe se inicia con las labores de alistamiento que le preceden.”.

3) Reemplázase en su inciso tercero, que pasó a ser séptimo, el vocablo “quince” por “doce”.”.

Cabe señalar que el artículo 23 del Código del Trabajo, al cual se refiere el proyecto de ley en informe, establece el régimen de descanso respecto de los trabajadores que se desempeñan a bordo de naves pesqueras.

A continuación, se transcribe su texto para una más adecuada comprensión de las modificaciones propuestas por la iniciativa legal en análisis:

“Artículo 23.- Sin perjuicio de lo señalado en el artículo anterior, los trabajadores que se desempeñen a bordo de naves pesqueras tendrán derecho a uno o varios descansos, los cuales, en conjunto, no podrán ser inferiores a doce horas dentro de cada veinticuatro horas.

Cuando las necesidades de las faenas lo permitan, los descansos deberán cumplirse preferentemente en tierra. En caso de que se cumplan total o parcialmente a bordo de la nave, ésta deberá contar con las acomodaciones necesarias para ello.

Cuando la navegación se prolongare por más de quince días, los trabajadores tendrán derecho a un descanso mínimo de ocho horas continuas dentro de cada día calendario, o no inferior a doce horas dentro del mismo período, dividido en no más de dos tiempos de descanso.

En los casos en que la nave perdida por naufragio u otra causa esté asegurada, se pagarán con el seguro, de preferencia a toda otra deuda, las sumas que se deban a la tripulación por remuneraciones, desahucios e indemnizaciones.

En el caso de desahucio e indemnizaciones, la preferencia se limitará al monto establecido en el inciso cuarto del artículo 61.

A los tripulantes que después del naufragio hubieren trabajado para recoger los restos de la nave o lo posible de la carga, se les pagará, además, una gratificación proporcionada a los esfuerzos hechos y a los riesgos arrostrados para conseguir el salvamento.”.

Al iniciarse el estudio de esta iniciativa de ley, el señor asesor del Ministerio del Trabajo y Previsión Social expuso acerca de los principales aspectos de la misma, y de los fundamentos en que se sustenta.

En primer término, indicó que este proyecto de ley tiene su origen en la errada aplicación del régimen de descanso contemplado en el artículo 23 del Código del Trabajo para los trabajadores que se desempeñan a bordo de naves pesqueras.

Conforme a dicha norma, explicó, el personal embarcado tiene derecho a un descanso que, cuando las necesidades de las faenas lo permitan, se deberá cumplir preferentemente en tierra. Esta disposición, concebida en tales términos, daba lugar a que los descansos no se realizaran en tierra sino que a bordo de las naves, lo que ocurría especialmente en la zona norte de nuestro país, donde las salidas para la pesca son más breves y que, más aún, se ejecutan en naves más pequeñas que no cuentan con las acomodaciones necesarias para llevar a cabo dicho descanso adecuadamente.

Agregó que esto tiene una serie de consecuencias, sobre todo en materia de seguridad en la navegación y en la prevención de riesgos.

Con motivo de lo anterior, expresó, el Ministerio del Trabajo y Previsión Social se abocó a la revisión de este tema, y se instaló una mesa de acuerdo a la que concurrieron representantes del sector pesquero, tanto empleadores como trabajadores. El producto de ese trabajo, apuntó, se encuentra plasmado en este proyecto de ley, el cual, en lo sustancial, para el caso de la navegación de doce días o menos, resguarda un descanso mínimo en tierra de ocho horas previo al zarpe. Asimismo, permite el acuerdo entre el armador y las organizaciones sindicales para modificar el descanso legal, señalando los requisitos copulativos que deberá reunir dicho acuerdo, entre los que destaca el que no podrá convenirse un descanso previo al zarpe inferior a cinco horas.

El Honorable Senador señor Letelier consultó si existen normas de la Organización Internacional del Trabajo en esta materia.

La señora Jefa del Departamento de Relaciones Laborales de la Dirección del Trabajo respondió que la Organización Internacional del Trabajo ha enfrentado una difícil labor en orden a generar convenios de amplia ratificación en el ámbito de la pesca, fundamentalmente por las dificultades para conciliar los estándares de la pesca industrial con los de la pesca ribereña o artesanal. Añadió que, en general, es complejo abordar temas que digan relación con asegurar descansos, porque los estándares en la pesca ribereña, pesca corta o de escasa navegación, son muy dispares y, por consiguiente, es muy complejo establecer normas de carácter general en dicho ámbito. Precisó que este proyecto de ley identifica parte de ese problema.

Explicó que la problemática se presenta, fundamentalmente, en las navegaciones cortas y no en la pesca en alta mar, como podría pensarse, ya que es aquélla y no ésta la que resulta más compleja y desgastadora, lo que se verifica particularmente en nuestro país porque las embarcaciones que navegan en la zona norte y se dirigen al área donde se encuentra la mancha de peces para realizar sus lances, lo hacen en muy corto tiempo, lo que impide a la dotación comercial organizar relevos que les permitan efectivamente llevar a cabo el descanso que les corresponde al tenor del citado artículo 23, esto es, de doce horas cada veinticuatro horas.

Esto se traduce en que, en navegaciones cortas, sin posibilidad de hacer relevos y con lances continuados, el personal a bordo prácticamente no descansa. A ello se suma el estado de alerta constante en que debe permanecer la tripulación, no sólo en beneficio del resultado de la pesca, sino que también por razones de seguridad.

Agregó que las recaladas programadas, al ser habituales y diarias, ofrecen a los trabajadores del sector una valiosa oportunidad para hacer un descanso efectivo en tierra. Sin embargo, la carrera desmedida por el resultado pesquero más provechoso atenta contra ese descanso, ya que las naves tras recalar, ejecutan el desembarco de su captura en muy breve tiempo -no más de una hora-, y vuelven a zarpar. Ello deriva en un gran desgaste físico del trabajador, lo que ha motivado que, tras años de dicha experiencia, este tema se haya convertido en una sentida demanda del sector, especialmente, por parte de aquel que presta servicios en la zona norte de nuestro país. El trabajador se involucra en una ardua campaña de pesca, que lo mantiene alejado de su familia y que lo somete a un severo agotamiento físico.

Añadió que en este ámbito existen normas establecidas por la Organización Marítima Internacional (OMI), que es la entidad técnica de la Organización de Naciones Unidas (ONU), dedicada exclusivamente a la elaboración de medidas relativas a la seguridad marítima. Entre tales normas están las denominadas “directrices de la fatiga”, que establecen en beneficio del trabajador embarcado un descanso de, a lo menos, 4 horas dentro de un período de 24 horas. En estas directrices, apuntó, se inspira el proyecto en estudio.

El Honorable Senador señor Letelier señaló que estos trabajadores, por lo general, cumplen jornadas laborales y de descanso en una proporción de 12 días de trabajo por cada 5 ó 7 días de descanso. Señaló que esto se da principalmente en la navegación pesquera que se realiza en la zona norte de Chile. Sin embargo, el problema que aquí se analiza dice relación con el descanso que debe verificarse, no una vez terminada la jornada total, sino que aquél que procede durante el período de navegación, tras recalar en puerto, previo al nuevo zarpe, particularmente en cuanto a dónde se debe efectuar tal descanso, y cuyo cumplimiento, además, es muy difícil de fiscalizar.

Agregó que lo que se pretende garantizar es el descanso en tierra con ocasión de una recalada programada. No obstante, si bien para estos efectos el proyecto de ley, en sus actuales términos, no distingue entre puerto base y puertos secundarios, existiría un acuerdo entre los representantes del sector en orden a diferenciar el descanso en puerto base y en puerto secundario, destinando 5 horas al descanso en tierra si se realiza en el primero y 3 horas si se ejecuta en el segundo. Lo anterior se explica en la necesidad de los trabajadores de no ver reducidas sus remuneraciones, las que se componen tanto de un estipendio fijo como de uno variable, y en virtud de este último, optan por aprovechar toda oportunidad de pesca en desmedro del propio descanso. Su Señoría consultó la opinión del Ejecutivo a este respecto.

La señora Jefa del Departamento de Relaciones Laborales de la Dirección del Trabajo señaló que toda nueva propuesta debe ser analizada con detención y revisar si es técnicamente sustentable, máxime si es para alterar los estándares definidos.

Agregó que en este ámbito es muy importante el tema de la unidad de la dotación. Explicó que esta fuerza de trabajo no siempre tiene su residencia en el puerto principal, sin embargo, es del todo relevante propender a su unidad para no desarticularla, ya que es imposible para una embarcación zarpar con una dotación comercial menor de la que necesita, no sólo por razones de seguridad, sino que también porque ello repercute directamente en la carga de trabajo de la tripulación a bordo, tema este último que tampoco ha estado exento de discusión. Recordó que por tal motivo en nuestro país la definición de la dotación comercial queda a cargo del armador y, por lo general, se vincula a la capacidad de trabajo a bordo y al sistema de descansos, entre otros factores.

Añadió que lo que se pretende es garantizar los descansos mínimos, a pesar de las dificultades que conlleva la fiscalización y sin que ello signifique mermar la remuneración del trabajador, la que en este ámbito, advirtió, no es particularmente baja.

Insistió en la importancia de legislar en esta materia para regularizar una serie de situaciones que, a la postre, sólo perjudican al trabajador, especialmente en su condición física, la que resulta muy dañada producto del excesivo desgaste que le impone esta actividad. Acotó que la mayoría de los accidentes que se registran en la pesca industrial se producen a causa de la fatiga que sufren los tripulantes de las naves, quienes, tras recalar en puerto, zarpan nuevamente sin mediar el adecuado y necesario tiempo de descanso.

El Honorable Senador señor Allamand consultó el fundamento para establecer en doce días el límite de la navegación que define el descanso en tierra.

La señora Jefa del Departamento de Relaciones Laborales de la Dirección del Trabajo respondió que ello dice relación con lo dispuesto en el decreto Nº 101, del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, de 10 de mayo de 2005, el cual aprueba el Reglamento de Trabajo a bordo de Naves de Pesca.

En efecto, explicó, de acuerdo a dicho Reglamento, por cada seis días de trabajo deberá otorgarse un día de descanso. Sin embargo, los trabajadores que por circunstancias propias de la navegación o de las faenas pesqueras no puedan gozar en tierra de los descansos por cada seis días continuos de labor, tendrán derecho a hacer uso de ellos cuando la nave arribe al puerto de embarco o aquél que

expresamente convengan las partes. En tal evento, los días de descanso acumulados se otorgarán incrementados en uno por cada período de seis días continuos de labor que exceda del primer período de seis días.

Es decir, añadió, las navegaciones de doce días o más, generan cada cierto tiempo un remanente adicional de descanso. Estas navegaciones se vinculan a las denominadas “campañas de pesca”, que mantienen al trabajador embarcado por extensos períodos en naves que son el lugar de su residencia. Ello motivó esta autorización especial de jornada para este sector, conforme a la cual en el segundo período de seis días, el trabajador tiene derecho a un descanso adicional, por lo tanto, a contar de los doce días, cuando el trabajador recala, tiene a su favor descansos semanales, sustitutivos del descanso dominical, los que siendo de mayor calidad, son un beneficio que se optó por mantener.

Ahora bien, lo que se propicia en el proyecto en estudio es que el trabajador, en los casos de navegación superior a doce días, tenga la opción para decidir hacer este descanso en tierra o a bordo. En cambio, si la navegación se prolonga doce días o menos, el trabajador debe desembarcar para descansar en tierra. Esa es la diferencia entre los incisos tercero y cuarto que la iniciativa legal incorpora al artículo 23 del Código del Trabajo.

En definitiva, aplicando un principio de unidad legislativa, se establece en doce días el límite para determinar la procedencia del descanso, con o sin desembarco, tras recalar.

A continuación, el señor Vicepresidente de la Sociedad Nacional de Pesca se refirió a la ley en proyecto como el fruto de largos años de trabajo y preocupación en este ámbito. Enfatizó que la industria se adaptó al régimen contemplado en el artículo 23 del Código del Trabajo, con acomodaciones certificadas por la Dirección del Territorio Marítimo de la Armada de Chile, lo que ha permitido el desarrollo de esta actividad al margen de conflictos en el orden judicial.

Señaló que para analizar esta materia, es importante tener en cuenta las especiales características de esta actividad y del recurso pesquero, particularmente en la zona norte de Chile, donde se desarrolla una pesca pelágica costera, de gran desplazamiento, cubriendo una extensa área marítima que, por lo general, se extiende desde Antofagasta hacia el norte. Se trata, además, de operaciones cortas, en naves relativamente pequeñas, de no más de 400 metros cúbicos de bodega y que realizan recaladas diarias.

Recordó que, atendido lo anterior, hace más de un año, los representantes del sector suscribieron un acuerdo en el que participó el señor Ministro del Trabajo y Previsión Social de la época, y en el

que se contemplaban normas que permitían una gran flexibilidad en lo que a descanso en la actividad pesquera se refiere. Sin embargo, el proyecto de ley en análisis, en su actual redacción, es un texto más rígido que no contiene las normas de flexibilidad que habían sido acordadas con las organizaciones del sector.

Añadió que esta actividad es, en esencia, aleatoria y las estadísticas registradas en estos últimos años así lo demuestran. Además, no es menor el hecho de que estos trabajadores laboran alrededor de 180 ó 200 días al año y, por tanto, el tiempo restante destinado a descanso se cumple sin estar a disposición del empleador, esto es, de la empresa en puerto. Es decir, si bien se trata de un trabajo exigente, contempla ciertas compensaciones al trabajador que lo desempeña.

Lo más relevante, destacó, es que se trata de una pesca de oportunidad, vale decir, es preciso estar en el lugar y en el momento adecuado para realizar la captura, pues de lo contrario, la actividad deviene en pérdida. Si la zona de pesca es cercana al puerto de zarpe, es probable que el descanso pueda efectuarse en tierra, sin embargo, cuando la navegación requiere de grandes desplazamientos, ésta se prolongará por más tiempo y la captura se proyectará a todo evento, ofreciéndose un premio por el logro de dicho objetivo. Entonces, acotó, esta característica particular, definida por la oportunidad, es la que hace necesaria la flexibilidad a la que se aspira en esta materia.

Explicó que, en ese contexto, previo a la celebración de esta sesión, se ha consensuado un nuevo acuerdo entre las partes, en orden a contemplar en la normativa la posibilidad de convenir un descanso mínimo en tierra previo al zarpe no inferior a 5 horas en el puerto base y de 3 horas en puertos secundarios. En este último caso, además, el descanso podrá realizarse donde las partes convengan. Destacó que este consenso se logró entre los representantes del sector pesquero existente en todo el país, a diferencia del acuerdo anterior -al cual ya se ha hecho referencia-, y en el que concurrieron sólo las organizaciones vinculadas a la pesca en la zona norte de Chile.

El Honorable Senador señor Letelier manifestó su inquietud en cuanto a la conveniencia de una norma de aplicación general en contraposición a una reglamentación que afecte sólo a la actividad destinada a la captura de recursos pelágicos, a fin de no generar distorsiones en actividades industriales que se desarrollan en relación a otros recursos.

Por su parte, el Honorable Senador señor Longueira preguntó si en la zona sur del país se recala en puertos secundarios.

El señor Vicepresidente de la Sociedad Nacional de Pesca respondió que ello es muy poco frecuente. Explicó que en la zona centro sur no existe el problema descrito para la zona norte, dado que los barcos que navegan en el área sur son más grandes, de 1.200 ó 1.300 metros cúbicos de bodega, zarpan por tres o cuatro días, tienen equipos de frío a bordo, regresan a puerto y el período de descarga se extiende unas 12 horas, tiempo suficiente para el descanso de la tripulación. Es decir, la actividad se ejecuta en forma diferente, por cuanto en la zona norte se trabaja en base a recaladas diarias.

En consecuencia, apuntó, es importante considerar la realidad de cada zona en materia pesquera, las que presentan ostensibles diferencias entre sí. Sin embargo, es posible encuadrar a todo el sector, a nivel nacional, en la normativa en proyecto, con la enmienda propuesta.

Por su parte, el señor Presidente de la Federación de Tripulantes de Chile manifestó la conformidad de la entidad a la que representa con el proyecto de ley en análisis. Expresó que dicha normativa, sumada a las enmiendas propuestas, se ajusta a las particularidades de la actividad pesquera y ofrece la flexibilidad necesaria, tanto para su desempeño -en base a la oportunidad que la rige-, como para el adecuado descanso que se impone tras de aquél.

Entre las referidas particularidades, destacó la condición del recurso pesquero, que permite diferenciar zonas geográficas en el ejercicio de esta actividad. Así, precisó, en la zona centro sur el principal recurso es el jurel, en tanto que en la zona norte lo es la sardina anchoveta, cuya captura es de oportunidad.

Seguidamente, destacó que lo más importante en esta materia es el establecimiento del descanso mínimo en ocho horas diarias, el cual resulta imprescindible para los trabajadores del sector, quienes ven en ello cumplido un antiguo anhelo. La consagración legal de una norma en ese sentido representa para estos trabajadores una garantía en el cumplimiento del descanso al que tienen derecho. Es, entonces, una norma de protección.

Sin perjuicio de lo anterior, agregó, es necesaria la modificación que se propone en cuanto a que, junto con establecer el mínimo de ocho horas diarias de descanso, se disponga que, asimismo, podrá convenirse un descanso previo al zarpe no inferior a 5 horas en puerto base y no menor a 3 horas en puertos secundarios. Lo anterior, enfatizó, es lo que más se acerca a las aspiraciones del sector en esta materia.

Asimismo, apuntó, es de importancia que las normas sean de aplicación general, destinadas a toda la actividad pesquera

a nivel nacional y no a un sector de ella en particular. Si bien las características del desarrollo de esta actividad en la zona norte de Chile dio origen a esta iniciativa legal, la realidad pesquera nacional impone la necesidad de establecer normas de carácter general. Ello, precisamente, explica el consenso logrado, el cual reúne a los representantes del sector desde Arica hasta Puerto Chacabuco, quienes concurrieron con su firma a la suscripción del respectivo acuerdo.

Reiteró el apoyo de la organización que dirige al proyecto de ley en estudio, porque responde a las necesidades de la industria que desempeña, otorgando la flexibilidad que permite ajustar la jornada laboral y el descanso que le sigue, a los requerimientos de la actividad, especialmente en lo relativo a la oportunidad y a la disponibilidad del recurso, cuestiones que son sus principios fundantes.

Finalmente, hizo entrega del documento en el cual consta el acuerdo suscrito por los Directores de las diversas Organizaciones de Trabajadores Embarcados existentes en nuestro país, y que da cuenta de las enmiendas propuestas al proyecto, ya antes reseñadas. Copia de dicho documento fue puesta a disposición de los Honorables señores Senadores integrantes de la Comisión, siendo debidamente considerada por éstos.

A continuación, el Honorable Senador señor Longueira expresó que las modificaciones propuestas al texto aprobado por la Cámara de Diputados importan un avance significativo en esta materia, por cuanto se establece un régimen legal de descanso para estos trabajadores, incorporando un grado de flexibilidad que es importante que exista, evitando rigideces innecesarias que, a la postre, terminan perjudicando a una industria que, por esencia, es incierta en sus resultados, lo cual, finalmente, repercute en el trabajador. Además, es relevante que dichas modificaciones son el producto del esfuerzo mancomunado de los distintos actores del sector en orden a conseguir un acuerdo que cede en beneficio de todos.

En otro orden de cosas, el Honorable Senador señor Allamand consultó cómo operaría, en la práctica, esta facultad que se estaría otorgando en la futura ley, para convenir sistemas diversos de descanso. En efecto, precisó, conforme a las disposiciones del proyecto, mediante un acuerdo celebrado entre el armador y las organizaciones sindicales representativas del personal embarcado, se podrá modificar el régimen legal de descanso. La pregunta es, entonces, cómo se adoptará dicho acuerdo, en forma general para toda la industria o en forma particular para cada nave cuando así se requiera.

La señora Jefa del Departamento de Relaciones Laborales de la Dirección del Trabajo señaló que, en la práctica, ello ocurrirá en la negociación colectiva y, de hecho, se contempla que dicho acuerdo

tenga una duración mínima de dos años y una máxima de cuatro, a fin de que se incorpore en los respectivos convenios colectivos. Acotó que el espíritu que inspira esta norma es evitar que se haga de esto un conflicto cotidiano y que, en lugar de ello, sea objeto de planificación y negociación.

El Honorable Senador señor Navarro advirtió que lo anterior podría acontecer en futuras negociaciones colectivas. Consultó, entonces, qué sucederá con los convenios colectivos celebrados antes de la vigencia de estas nuevas disposiciones, particularmente en la medida que ellos consagren beneficios inferiores a los distintos tipos de descanso que contempla el régimen legal que aquí se establece.

El señor Vicepresidente de la Sociedad Nacional de Pesca señaló que la ley siempre estará por sobre los convenios colectivos, de modo que si éstos no contemplan los beneficios mínimos que ésta establece, deberán ajustarse a ella.

El señor asesor del Ministerio del Trabajo y Previsión Social recordó que la ley en proyecto justamente está consagrando el tiempo mínimo a que tendrán derecho los trabajadores pesqueros en materia de descanso. Cualquier acuerdo entre partes, en consecuencia, sólo será factible en la medida que supere dicho mínimo legal.

La señora Jefa del Departamento de Relaciones Laborales de la Dirección del Trabajo añadió que, si existieran convenios colectivos que fijen beneficios inferiores a los legales, ellos deberán ser ajustados a la ley cuya primacía se impone, y el convenio colectivo, en esa parte, dejará de producir sus efectos.

El señor Presidente de la Federación de Tripulantes de Chile recalcó que si bien se delega en las organizaciones sindicales la facultad de negociar a este respecto, ello obedece a la necesidad de mejorar las condiciones de negociación de los trabajadores ante el empresario o armador, ya que, representados de esta forma, tendrán mayores opciones de obtener un acuerdo que sea favorable a ambas partes.

El señor Presidente de la Multigremial A.G. Pesquera Región del Bío-Bío manifestó que la entidad que dirige también apoya la ley en proyecto, y por la cual han esperado largo tiempo. Añadió que el sector al que representa no padece el problema del descanso porque reúne flotas navieras que normalmente operan a 40 horas de puerto, vale decir, arriban cada cuatro o cinco días y el proceso de descarga que ejecutan es más bien lento, lo que permite que el barco permanezca un día en puerto y que el respectivo descanso de la tripulación se prolongue, en verdad, por más de ocho horas. La excepción la constituye una flotilla dedicada a la captura de sardina y anchoa, la que sí queda sujeta al rigor de la oportunidad de la pesca, aunque sólo en forma temporal, en determinadas épocas del

año. Respecto de ese tipo de flotilla es importante la flexibilidad que se pretende, por cuanto sin ellas le sería imposible operar.

En consecuencia, apuntó, las normas en comento recogen las tres realidades distintas que se registran en la actividad pesquera chilena, configuradas por las zonas norte, centro sur y austral. De ahí el acuerdo que concitan las modificaciones que se sugieren al proyecto.

Por su parte, el Honorable Senador señor Navarro señaló que, al tenor del proyecto de ley en estudio, la norma que actualmente dispone que los descansos deberán cumplirse “preferentemente en tierra” permanecerá vigente. Consultó si, tratándose de una norma no exenta de debate, se han registrado reclamaciones con motivo de su aplicación.

La señora Jefa del Departamento de Relaciones Laborales de la Dirección del Trabajo señaló que la necesidad de legislar en esta materia parte justamente del hecho de que el sector no se puso de acuerdo para utilizar las recaladas programadas como la gran ocasión para haberse preocupado del descanso. Sin embargo, advirtió, nada impide que las partes adopten los respectivos acuerdos en dicho ámbito.

El Honorable Senador señor Navarro indicó que su preocupación apunta, precisamente, a aquellos casos en que no se alcance acuerdo alguno, evento en el cual la situación se mantendrá como la vigente.

- Puesto en votación en general, el proyecto fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Allamand, Letelier, Longueira y Muñoz Aburto.

A continuación, teniendo en cuenta el debate efectuado y los consensos manifestados por los invitados, los Honorables Senadores señores Allamand, Letelier, Longueira, Navarro y Muñoz Aburto, presentaron una indicación al artículo único del proyecto, del siguiente tenor:

- Incorporar en la letra a), contenida en su número 2), después de “cinco horas”, lo siguiente: “en puerto base”.

- Agregar, en dicho número 2), la siguiente letra b), nueva:

“b) No podrá convenirse un descanso previo al zarpe inferior a tres horas en puertos secundarios. Este descanso podrá realizarse donde las partes convengan.”.

- Puesta en votación la indicación, fue aprobada, con enmiendas meramente formales, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Allamand, Letelier, Longueira y Muñoz Aburto.

- - -

MODIFICACIONES

En conformidad con los acuerdos adoptados, vuestra Comisión de Trabajo y Previsión Social tiene a honra proponeros aprobar el proyecto de ley en informe, con las siguientes modificaciones:

Artículo único

Número 2)

Introdúcense las siguientes enmiendas al inciso quinto, que por este numeral 2) se agrega al artículo 23 del Código del Trabajo:

- Intercalase, en su letra a), entre la expresión “cinco horas” y el punto y coma (;), lo siguiente “en puerto base”.

- Agrégase la siguiente letra b), nueva, pasando las letras b) y c) a ser letras c) y d), respectivamente:

“b) no podrá convenirse un descanso previo al zarpe inferior a tres horas en puertos secundarios. Este descanso podrá realizarse donde las partes convengan;”.

(Aprobadas unánimemente 4 x 0).

- - -

TEXTO DEL PROYECTO

En virtud de las modificaciones anteriores, el proyecto de ley queda como sigue:

PROYECTO DE LEY

“Artículo único.- Introdúcense las siguientes modificaciones en el artículo 23 del Código del Trabajo:

1) Créase un nuevo artículo 23 bis, con los actuales incisos cuarto, quinto y sexto.

2) Intercálanse los siguientes incisos tercero, cuarto, quinto y sexto, pasando el actual inciso tercero a ser séptimo.

“Cuando la navegación se prolongare por doce días o menos, toda la dotación tendrá derecho a un descanso en tierra de ocho horas como mínimo previo al zarpe, prevaleciendo los acuerdos de las partes siempre y cuando éstos sean superiores a ese mínimo. Este descanso deberá otorgarse en forma continua a cada miembro de la dotación, en cada recalada programada de la nave de pesca.

En el caso de las navegaciones por períodos de más de doce días, así como en las campañas de pesca de la zona sur austral, en las que la dotación ocupa las dependencias de la nave de pesca habilitadas para ello como su hogar, el descanso previo al zarpe podrá ser otorgado efectivamente en tierra o en dichas instalaciones, a elección del trabajador.

Sólo con acuerdo celebrado entre el armador y las organizaciones sindicales representativas del personal embarcado, se podrá modificar el descanso a que se refieren los incisos anteriores. El acuerdo deberá reunir, copulativamente, los siguientes requisitos:

a) no podrá convenirse un descanso previo al zarpe inferior a cinco horas **en puerto base**;

b) no podrá convenirse un descanso previo al zarpe inferior a tres horas en puertos secundarios. Este descanso podrá realizarse donde las partes convengan;

c) deberá tener una duración no menor a dos años ni superior a cuatro años;

d) deberá remitirse copia del acuerdo a la Inspección del Trabajo, dentro de los cinco días siguientes a su celebración.

Para los efectos del cómputo del descanso previo al zarpe que se establece en este artículo, se entenderá que el zarpe se inicia con las labores de alistamiento que le preceden.”.

3) Reemplázase en su inciso tercero, que pasó a ser séptimo, el vocablo “quince” por “doce”.”.

- - -

Acordado en sesión celebrada el día 16 de enero de 2007, con asistencia de los Honorables Senadores señores Juan Pablo Letelier Morel (Presidente), Andrés Allamand Zavala, Pablo Longueira Montes y Pedro Muñoz Aburto (Alejandro Navarro Brain).

Sala de la Comisión, a 17 de enero de 2007.

MARIO LABBÉ ARANEDA
Secretario de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

PRIMER INFORME DE LA COMISIÓN DE TRABAJO Y PREVISIÓN SOCIAL, ACERCA DEL PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL ARTÍCULO 23 DEL CÓDIGO DEL TRABAJO, ESTABLECIENDO NORMAS SOBRE DESCANSOS EN TIERRA ENTRE RECALADA Y ZARPE, PARA LOS TRABAJADORES QUE SE DESEMPEÑAN A BORDO DE NAVES DE PESCA.
(Boletín Nº 4.031-13)

I. PRINCIPALES OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN: fundamentalmente, establecer un sistema de descanso efectivo en tierra, entre recalada y zarpe, para los trabajadores que laboran a bordo de naves de pesca.

II. ACUERDOS: aprobado en general y en particular (4x0).

III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN: consta de un artículo único.

IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL: no hay.

V. URGENCIA: simple.

VI. ORIGEN INICIATIVA: Cámara de Diputados. Mensaje de S.E. el Presidente de la República, de fecha 20 de octubre de 2005.

VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL: segundo.

VIII. APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS: unanimidad (106x0).

IX. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: 9 de enero de 2007.

X. TRÁMITE REGLAMENTARIO: primer informe.

XI. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA: El Código del Trabajo, específicamente su artículo 23, que establece el régimen de descanso respecto de los trabajadores que se desempeñan a bordo de naves pesqueras.

Valparaíso, 17 de enero de 2007.

MARIO LABBÉ ARANEDA
Secretario de la Comisión

- - -