

INFORME DE LA COMISIÓN DE TRABAJO Y PREVISIÓN SOCIAL, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, iniciado en mensaje del Presidente de la República, que adecua el Código del Trabajo al Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la Organización Internacional del Trabajo.
BOLETÍN N° 13.907-13

HONORABLE SENADO:

La Comisión de Trabajo y Previsión Social informa acerca del proyecto de ley de la referencia, iniciado en mensaje del Presidente de la República, señor Sebastián Piñera Echenique, con urgencia calificada de “simple”.

Se hace 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 aquellas de artículo único, y acordó, unánimemente, proponer a la señora Presidenta que en la Sala sea considerado del mismo modo.

OBJETIVO DEL PROYECTO

Adecuar la normativa contenida en el Código del Trabajo al Convenio sobre el Trabajo Marítimo, de 2006, adoptado en la 94° Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo, promulgado y publicado en el Diario Oficial el 22 de febrero de 2019, en materias relativas al feriado anual, control de las horas de trabajo y de descanso, remuneraciones y descanso mínimo del personal embarcado o gente de mar.

A una o más sesiones en que se analizó esta iniciativa legal asistieron, además de las y los integrantes de la Comisión, el Subsecretario del Trabajo, señor Fernando Arab, la Directora del Trabajo, señora Lilia Jeréz, el coordinador legislativo señor Francisco del Río, el Encargado de Organizaciones Sindicales y Sectores, señor Mario Livingstone y las asesoras del ministerio, señoras Daniela Oyarzún y Daniela Valencia. La abogada asesora de la Biblioteca del Congreso Nacional, señora Paola Álvarez. Los asesores parlamentarios: de la Senadora Goic, el señor Juan Pablo Severín; del Senador Galilea, el señor Benjamín Lagos, de la Senadora Muñoz, el señor Roberto Godoy y del Senador Sandoval, el señor Nicolás Starck.

Especialmente invitados a la sesión de fecha 19 de mayo de 2021, concurrieron en representación del Sindicato Interempresa de Oficiales de Marina Mercante (SI.MAR), el Presidente, señor Héctor Azúa, en representación de la Asociación Nacional de Armadores, el Gerente General, señor Ricardo Tejada, en representación de la Alianza Marítima de Chile (ALMAR), el Secretario General, señor Marcos Muñoz y en representación de ARMASUR, el Presidente, señor Héctor Henríquez Negrón y el Gerente General, señor Manuel Bagnara.

La Comisión recibió de parte del abogado y Magíster en Derecho, señor Claudio Osses Silva, un documento con observaciones respecto del proyecto de ley en análisis.

Especialmente invitados a la sesión de fecha 2 de junio de 2021 asistieron la abogada señora Claudia Donaire. En representación de la Federación Nacional de Sindicatos de Oficiales de Naves Mercantes y Especiales de Chile (FENASIOMECHI): el Presidente, señor Arturo Bravo acompañado por los representantes de: Sindicato CPT Remolcadores S.A, señor Rubén Fuentes; del Sindicato de Oficiales Frasal, señor José Aguayo, y del Sindicato de Oficiales "SIPROMAM", señor Rodrigo Pinto-Agüero. De la Federación Nacional de Trabajadores Marítimos y Gente de Mar "FESIMAR", el Presidente, señor José Álvarez y el Vicepresidente, señor Juan Carlos Arias.

Especialmente invitados a la sesión de 16 de junio de 2021, concurrieron en representación del Sindicato Interempresas Mar del Sur, el señor Walter Sandoval y en representación del Sindicato de Oficiales de la Marina Mercante Austral (SIOMMA), los señores Alejandro Tenorio Pérez y Alejandro Tenorio Ojeda.

Estuvieron presentes en la sesión de 23 de junio de 2021, la Intendenta de Seguridad y Salud en el Trabajo en Superintendencia de Seguridad Social, señora Pamela Gana y el Vicepresidente Nacional de la Central Unitaria de Trabajadores (CUT), Nacional, señor Juan Moreno Gamboa.

ANTECEDENTES

Para el debido estudio de este proyecto de ley, se han tenido en consideración, entre otros, los siguientes:

I. ANTECEDENTES JURÍDICOS

-El Capítulo III del Título II del Libro I del Código del Trabajo, que regula el contrato de los trabajadores embarcados o gente de mar y de los trabajadores portuarios eventuales.

-El Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la Organización Internacional del Trabajo ("OIT"), "MLC, de 2006, que fue promulgado por decreto supremo N°11, del Ministerio de Relaciones Exteriores, publicado en el Diario Oficial de 22 de febrero de 2019.

-Decreto supremo N°26, de 1987, del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, que aprobó el reglamento del trabajo a bordo en naves de la marina mercante nacional.

II. ANTECEDENTES DE HECHO

El mensaje que da origen a este proyecto de ley fundamenta su propuesta en los siguientes términos.

Entre sus antecedentes generales, expone que el Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la Organización Internacional del Trabajo-denominado "MLC, 2006"-, adoptado en 2006 por la 94 reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo, de la Organización Internacional del Trabajo, entró en vigencia doce meses después de haberse registrado las ratificaciones de al menos 30 Estados que, en su conjunto, poseen el 33% del arqueo bruto de la flota mercante mundial.

Afirma que dicho instrumento regula 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. En Chile, por ejemplo, según los datos otorgados por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), a septiembre de 2019, aproximadamente 279 buques enarbolan la bandera nacional y 36 de ellos realizan viajes internacionales en forma habitual, en las que resulta obligatorio cumplir con las condiciones que establece dicho instrumento, pues el personal embarcado se encuentra afecto a la normativa del Convenio, dada su ratificación por nuestro país.

Acerca del ámbito de aplicación y el contenido del convenio, expone que es aplicable a todo el personal embarcado o gente de mar que trabaje a bordo de buques que enarbolen el pabellón de países en que se encuentra vigente. Para ese objetivo, define como gente de mar 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 considera su aplicación a todos los buques que realizan viajes internacionales, nacionales o internos, a excepción de aquellos que navegan exclusivamente en aguas

interiores, en aguas situadas o en las inmediaciones de aguas abrigadas de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias. Asimismo, se aplica a todos aquellos 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, las embarcaciones de construcción tradicional, los buques de guerra y las unidades navales auxiliares.

En consecuencia, el convenio 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, las embarcaciones de construcción tradicional, como las embarcaciones a vela y los juncos, los buques de guerra y a las unidades navales auxiliares.

En cuanto al contenido del convenio, establece condiciones mínimas de trabajo y de vida para la gente de mar, permite crear condiciones adecuadas de empleo del personal embarcado y genera un marco internacional de competencia justa para los armadores, pues al aplicar normas de trabajo y seguridad se evita la existencia de incentivos negativos que afecten el bienestar de los trabajadores y trabajadoras

Para cumplir ese objetivo, el convenio contiene un catálogo de derechos mínimos y obliga a los Estados parte a diseñar mecanismos de reclamación en caso de incumplimiento de los derechos de la gente de mar, mediante reglas para el cumplimiento y control de aplicación de sus regulaciones.

Además, ello requiere que cada Estado asegure que su legislación nacional incorpore las normas del convenio, a fin de que sus estándares se apliquen no sólo a las naves que requieran certificación, sino que también a aquellas de menor tonelaje que no están cubiertas por el sistema de cumplimiento.

Un segundo aspecto que aborda el mensaje dice relación con la aplicación del convenio en nuestro país.

Sobre el particular, afirma, sobre el proceso de ratificación y entrada en vigor, que el Ministerio del Trabajo y Previsión Social, mediante Ordinario N°270, del 29 de mayo de 2015, solicitó el inicio del proceso de ratificación del "MLC, 2006" al Ministerio de Relaciones Exteriores, adjuntando el informe técnico tripartito del Convenio, los comprobantes de las consultas a los actores sociales (de conformidad con el Convenio 144 de OIT, convenio sobre la consulta tripartita) y las respuestas favorables de la Confederación de la Producción y el Comercio ("CPC") y de la Central Unitaria de Trabajadores ("CUT"). Asimismo, en dicha oportunidad se tuvo a la vista las presentaciones de la Asociación Nacional de Armadores ("ANA"), de organizaciones de trabajadores y de la Federación Internacional del Transporte ("ITF"), quienes solicitaron la pronta ratificación e implementación del "MLC, 2006". En abril del año 2017 se inició el trámite de aprobación ante el Congreso Nacional, dando lugar al proyecto de ley Boletín N°11.193-10, el cual fue aprobado en octubre del mismo año.

Luego, el Acta de Ratificación del "MLC, 2006" fue depositada con sus correspondientes anexos, ante el Director General de la OIT, el 22 de febrero de 2018. Conforme a lo establecido en el artículo VIII, párrafo 4 del convenio, entró en vigor el 22 de febrero de 2019, es decir, un año después del depósito, fecha en la que se publicó el correspondiente decreto supremo N° 11, del Ministerio de Relaciones Exteriores, que promulga el texto internacional y, por lo tanto, lo incorporó al orden jurídico nacional.

En cuanto a las obligaciones de Chile como Estado de Pabellón, el mensaje describe que genera una serie de desafíos a nuestro país, entre los que destaca la adopción de medidas necesarias para contar con un Sistema de Inspección y Certificación de Buques que enarbolan su bandera, ejercer control del "MLC, 2006" respecto de las naves que recalán en su territorio, bajo los parámetros señalados en él, velar por que se respeten los derechos de la gente de mar que residan en su territorio y realizar una revisión del contenido obligatorio del "MLC, 2006" frente a la legislación de nuestro país, a fin de realizar las adecuaciones normativas pertinentes, para lo cual se ha llevado a cabo un trabajo de coordinación con todos los sectores relevantes.

Para cumplir dichos objetivos, añadió que se desarrolló una instancia de consulta tripartita, a partir del 22 de febrero del año 2018, en que nuestro país contó con un plazo de doce meses para definir y ejecutar los procesos administrativos, legales y reglamentarios que exige la implementación del Convenio. Así, el 26 de septiembre de 2018 la Subsecretaría del Trabajo y el Consejo Superior Laboral dio inicio a la Comisión Temática de implementación del Convenio, que contó con la participación de representantes de diversas organizaciones sindicales de la gente de mar, asociaciones de armadores y organismos públicos con injerencia en el rubro. La referida instancia revisó el convenio, verificando la existencia de eventuales brechas con la normativa vigente en nuestro país y, de ser el caso, acordó posibles propuestas para adaptar nuestra legislación con lo que mandata el instrumento internacional en cuestión, en un informe con los acuerdos y conclusiones alcanzadas en cada una de las materias discutidas, informe que fue presentado al Consejo Superior Laboral y que sirvió como fuente del presente proyecto de ley.

A continuación, el mensaje se refiere al objetivo del proyecto sometido a la consideración de la Comisión.

Sobre esta materia, describe que la normativa interna vigente cumple un estándar igual o superior al exigido por el "MLC, 2006" en muchas de sus disposiciones. Sin embargo, hubo consenso en la existencia de algunas normas que regulan determinadas materias de modo diverso a lo establecido por el Convenio, lo que impone la obligación de modificar la actual legislación para dar fiel cumplimiento al instrumento internacional.

En específico, dichas materias son las que a continuación se señalan.

En relación a las **menciones mínimas e idioma del contrato de trabajo de la gente de mar que cumple funciones a bordo de naves que realizan viajes en aguas internacionales**, el Mensaje describe que el "MLC, 2006" dispone, como regla general, que las condiciones de trabajo de la gente de mar deben siempre constar en un acuerdo escrito, contando con ciertas menciones mínimas no contempladas en nuestra legislación, tales como el lugar de nacimiento del trabajador, el feriado anual al que tiene derecho el trabajador, la matrícula de la nave en que se prestarán los servicios, las condiciones de repatriación, entre otras. Asimismo, la normativa interna, a diferencia del convenio, no obliga al armador a que, en determinados casos, disponga de modelos de contratos de trabajo de la gente de mar en idioma inglés.

Habida cuenta de ello, el proyecto propone complementar las menciones mínimas de los contratos de trabajo de la gente de mar e incorpora la obligación de que dichos modelos de contratos sean traducidos al inglés, en los casos que corresponda.

En lo relativo al **período de pago de remuneraciones**, el Convenio dispone que todo Estado miembro debe normar que las remuneraciones adeudadas a la gente de mar empleada en buques que enarboles su pabellón sean pagadas a intervalos no superiores a un mes.

Por su parte, si bien la legislación contiene normas generales de periodicidad de pago de remuneraciones que cumplen con el estándar exigido por el convenio, el artículo 128 del Código del Trabajo contiene una regla especial en cuanto a la periodicidad de pago de remuneraciones de marinos, la que permite pactar periodos de pago superiores a 30 días, pues establece que los pagos se efectuarán por mensualidades vencidas, si se tratare de oficiales y si el contrato se hubiere pactado por tiempo determinado. En el caso de tripulantes, dispone que se estará a lo que se hubiere estipulado, mientras que en los contratos firmados por viaje redondo los sueldos se pagarán a su terminación; no obstante, permite que los oficiales y tripulantes puedan solicitar anticipos hasta de un cincuenta por ciento de sueldos devengados.

En razón de ello, el mensaje propone establecer que a la gente de mar les sea aplicable la norma general de periodicidad de pago de máximo 30 días.

Acerca del **descanso diario mínimo de la gente de mar**, respecto a la jornada diaria de trabajo, el Convenio permite regular la cantidad máxima de horas de trabajo por día o establecer mínimos de horas de descanso. Así, el número mínimo de horas de descanso que dispone el Convenio es de 10 horas por cada período de 24 horas y de 7 horas por cada período de 7 días. En cuanto a la distribución de las horas de descanso por cada período de 24 horas, permite que puedan agruparse en dos períodos como máximo, uno de los cuales debe ser de al menos 6 horas continuas y el intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso no puede exceder de 14 horas.

Por su parte, el artículo 116 del Código del Trabajo establece una regla especial relativa al descanso de la gente de mar, garantizando un mínimo de 8 horas de descanso continuas por cada día calendario. Asimismo, dispone que el trabajador y el empleador (gente de mar y armador) están facultados para pactar horas extraordinarias sin sujeción al tope máximo de 2 horas diarias, y permite que la jornada de trabajo diaria se extienda hasta por 16 horas, pues el descanso debe ser de 8 horas diarias.

Atendidas las diferencias en la forma de contabilizar las horas de descanso, el proyecto de ley busca incluir en el Código del Trabajo la propuesta relativa a descanso diario del convenio, garantizando 10 horas de descanso por cada período de 24 horas cronológicas para la gente de mar.

DISCUSIÓN EN GENERAL Y EN PARTICULAR

El proyecto de ley aprobado en primer trámite constitucional, mediante un artículo único y dos disposiciones transitorias, modifica el Código del Trabajo para adecuar la normativa interna al Convenio sobre el Trabajo Marítimo, de 2006, adoptado en la 94° Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo, ratificado por Chile el 22 de febrero de 2018.

El número 1) del artículo único modifica el Código del Trabajo para establecer el derecho de la gente de mar consistente en examinar y pedir asesoramiento respecto del contrato de trabajo que le hubiere sido ofrecido.

El número 2) del artículo único establece las cláusulas que deberá contener el contrato de embarco.

El número 3) del artículo único dispone que las horas extraordinarias convenidas deberán respetar los descansos mínimos establecidos en el artículo 116 del Código del Trabajo.

El número 4) del artículo único establece que las naves que realicen viajes entre puertos nacionales e internacionales deberán llevar un ejemplar en lengua inglesa del cuadro regulador, que se deberá fijar junto a la versión en castellano. Asimismo, dispone que el empleador deberá registrar las horas diarias de trabajo y descanso a través de un formato entregado por la Dirección del Trabajo.

El número 5) del artículo único contempla que el descanso mínimo del personal embarcado o gente de mar será de diez horas dentro de cada período de veinticuatro horas.

El número 6) del artículo único dispone que los pagos de las remuneraciones se efectuarán conforme a lo establecido en el artículo 44 del Código del Trabajo. Asimismo, establece que en el caso de

aquellas naves que realicen viajes que contemplen en su ruta un puerto o puertos extranjeros, el armador deberá asegurar medios pertinentes para que el personal a bordo pueda realizar transferencias de toda o parte de su remuneración en el momento y a quien estime pertinente.

El artículo primero transitorio establece que la presente ley entrará en vigencia el primer día del sexto mes siguiente a su publicación en el Diario Oficial.

El artículo segundo transitorio dispone que el Ministerio de Defensa Nacional elaborará un reglamento para definir el procedimiento para fijar las dotaciones necesarias en las embarcaciones, en consulta con las organizaciones de armadores y de la gente de mar.

SESIÓN CELEBRADA EL 19 DE MAYO DE 2021

En la primera sesión dedicada al análisis del proyecto de ley que adecúa la normativa contenida en el Código del Trabajo al Convenio sobre el Trabajo Marítimo, de 2006, adoptado en la 94ª Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo, promulgado y publicado en el Diario Oficial el 22 de febrero de 2019, la Comisión escuchó al representante del Ejecutivo y recibió en audiencia a representantes de los armadores y de oficiales de la Marina Mercante.

SUBSECRETARIO DEL TRABAJO, SEÑOR FERNANDO ARAB VERDUGO

El Subsecretario del Trabajo, señor Fernando Arab Verdugo, expuso ante la Comisión los antecedentes, el contenido y los objetivos del proyecto de ley en discusión.

Entre sus antecedentes generales, explicó que el Convenio fue adoptado en la 94ª reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo, realizada en febrero de 2006, entrando en vigor el 20 de agosto de 2013. Afirmó que el referido instrumento considera que se trata de una actividad de esencial importancia, ya que el transporte marítimo internacional maneja el 90% del comercio global.

En cuanto a su ámbito de aplicación, explicó que rige al personal embarcado o gente de mar que trabaje a bordo de buques que enarbolen el pabellón de países en que se encuentra vigente el Convenio y se aplica a todas las naves, de propiedad pública o privada, que se dediquen habitualmente a actividades comerciales. Con todo, no aplica a los buques dedicados a la pesca u otras actividades similares y a las embarcaciones de construcción tradicional, como los *dhow*s y los juncos, ni a los buques de guerra y a las unidades navales auxiliares.

Respecto del contenido del proyecto, explicó que establece condiciones mínimas de trabajo y de vida para la gente de mar, creando condiciones adecuadas de empleo para el personal embarcado,

genera un marco internacional de competencia justa, evitando la existencia de incentivos negativos que afecten el bienestar de los trabajadores, contiene un catálogo de derechos mínimos y obliga a los Estados parte a diseñar mecanismos de reclamación en caso de incumplimiento.

Asimismo, establece la obligación de inspección y certificación de los buques de 500 toneladas de arqueo bruto o más, dedicados a viajes internacionales o a viajes entre puertos extranjeros, y prevé que cada Estado asegure que su legislación nacional incorpore las normas del Convenio, a fin de que sus estándares se apliquen no sólo a las naves que requieran certificación, sino que también a aquellas de menor tonelaje que no están cubiertas por el sistema de cumplimiento.

En lo que concierne al devenir de la ratificación del Convenio, expuso que el 2015 el Ministerio del Trabajo solicitó el inicio del proceso de ratificación al MINREL, en abril de 2017 se inició el trámite de aprobación ante el Congreso Nacional, dando lugar al proyecto de ley Boletín N°11.193-10, y el 22 de abril de 2018 el acta de Ratificación del MLC, 2006, fue depositada con sus correspondientes anexos ante el Director General de la Organización Internacional del Trabajo. Luego, el 15 de enero de 2019, se publicó el decreto supremo N° 11, del Ministerio de Relaciones Exteriores, que promulga el texto internacional y, por lo tanto, lo incorpora al orden jurídico nacional, el que entró en vigor el 22 de febrero de 2019, de modo que, a partir del 22 de febrero de 2018, nuestro país contó con un plazo de doce meses para definir y ejecutar los procesos administrativos, legales y reglamentarios que la implementación del Convenio exige.

Para lo anterior, se creó, al alero del Consejo Superior Laboral, una comisión temática especializada y de carácter tripartito, a cargo de tratar los diversos temas del Convenio, evaluar las brechas existentes y efectuar propuestas. Así, con fecha 26 de septiembre de 2018, la Subsecretaría del Trabajo y el Consejo Superior Laboral dieron inicio a la Comisión Temática de implementación del Convenio Marítimo, en que participaron representantes de diversas organizaciones sindicales de la gente de mar, asociaciones de armadores y organismos públicos con injerencia en el rubro, con un carácter tripartito, en que se revisaron los distintos temas del Convenio, verificaron la existencia de eventuales brechas con la normativa vigente y hubo acuerdo de posibles propuestas para adaptar nuestra legislación con lo que mandata el instrumento internacional en cuestión.

Posteriormente, en diciembre de 2018, la Comisión Temática emitió un informe con los acuerdos y conclusiones alcanzadas en cada una de las materias discutidas, el que fue presentado y aprobado en forma unánime por el Consejo Superior Laboral.

Enseguida, se refirió al contenido del proyecto de ley.

Al efecto, regula las menciones mínimas del contrato de embarco, para complementar las menciones mínimas de los contratos de trabajo de la gente de mar, incorporando el lugar de nacimiento

del trabajador, número de días de feriado anual a que tiene derecho, las prestaciones de protección de salud y de seguridad social que deberá proporcionar el armador, entre otras.

En relación a las obligaciones respecto al contrato de trabajo, contrato de embarco y convenio colectivo vigente, si existiere, se obliga al armador a contar siempre a bordo con ejemplares del contrato de trabajo y del contrato de embarco, junto con modelos de contrato de trabajo y un modelo de contrato de embarco en idioma inglés, para fines de fiscalización de otro país ratificador. En caso de existir un convenio colectivo vigente, se deberá mantener a bordo un ejemplar de dicho instrumento junto a una copia en idioma inglés de las partes del documento que traten materias que puedan ser objeto de inspecciones por parte del Estado rector.

En materia de descanso diario mínimo de la gente de mar, establece y garantiza un descanso mínimo de 10 horas dentro de cada período de 24 horas, divisible hasta por dos períodos, previo acuerdo de las partes, uno de los cuales deberá ser de, al menos, 6 horas continuas, no pudiendo existir entre ambos períodos un margen mayor a 14 horas. En caso de existir un convenio colectivo vigente, establece que se deberá mantener a bordo un ejemplar de dicho instrumento, junto a una copia en idioma inglés de las partes del documento que traten materias que puedan ser objeto de inspecciones por parte del Estado rector del puerto respectivo.

En cuanto a la exigencia sobre el cuadro regulador en naves que realicen viajes entre puertos nacionales e internacionales, agrega un nuevo inciso al actual artículo 115 del Código del Trabajo, que norma el cuadro regulador, obligando a que estas naves cuenten con una copia en inglés de dicho instrumento.

Acerca del período de pago de remuneraciones y transferencia de fondos, considera que actualmente se permite un período mayor a 30 días para el pago de la remuneración de los tripulantes y la posibilidad de pagar por “viaje redondo”, es decir, al retorno. Habida cuenta de ello, la modificación busca consagrar que el pago se realice en un máximo de 30 días y, para naves que realicen viajes al extranjero, el armador deberá asegurar a la tripulación medios de transferencia de fondos.

En lo que concierne al descanso diario mínimo de la gente de mar, establece y garantiza un descanso mínimo de 10 horas dentro de cada período de 24 horas, divisible hasta por dos períodos, previo acuerdo de las partes, uno de los cuales deberá ser de, al menos, 6 horas continuas, no pudiendo existir entre ambos períodos un margen mayor a 14 horas.

Agregó que, durante la discusión del proyecto en su primer trámite constitucional, se propone asegurar la oportunidad de examinar el acuerdo y pedir asesoramiento al respecto antes de firmarlo, establece la obligación del empleador de proporcionar al trabajador una descripción de los servicios con que contará a bordo de la nave y de registrar las horas diarias de trabajo y descanso a través de un formato entregado por la DT.

Asimismo, se dispuso conceder un período adecuado de descanso cuando se hayan prestado servicios durante este, para garantizar la seguridad del buque, de las personas o de la carga o para socorrer a otros buques o personas que corran peligro en el mar, y se establece que un reglamento dictado por el Ministerio de Defensa Nacional deberá definir el procedimiento para fijar las dotaciones necesarias en las embarcaciones.

Finalmente, hizo presente que en primer trámite constitucional todos los expositores, incluyendo a la OIT, manifestaron la necesidad de legislar sobre este tema, y todas las organizaciones, con excepción de una, expresaron su completo apoyo a la iniciativa y su contenido. En atención a ello, afirmó que la iniciativa fue aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión de Trabajo y Seguridad Social de la Cámara de Diputados, y por 137 votos a favor y 7 abstenciones de la Sala de la misma Corporación.

SINDICATO INTEREMPRESA DE OFICIALES DE MARINA MERCANTE (SI.MAR)

El presidente del Sindicato Interempresa de Oficiales de Marina Mercante (SI.MAR), señor Héctor Azúa, expuso ante la Comisión respecto del proyecto de ley en discusión.

En primer lugar, indicó que el sindicato afilia a un amplio sector de oficiales de naves mercantes mayores, y representa al Consejo de Transporte Marítimo de la Alianza Marítima de Chile y a la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF).

Afirmó que, desde sus inicios, la entidad ha apoyado la implementación en nuestro país del Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006 y ha participado como miembros activos de la Comisión Tripartita para adoptar las medidas para la ratificación del Convenio, como también de la Comisión temática de implementación del MLC hasta diciembre del 2018, y posteriormente como miembros activos de la actual Comisión Tripartita del MLC a contar de abril del 2019 hasta la fecha.

Al no tener mayores observaciones al texto aprobado por la Cámara de Diputados, centró su exposición en el reforzamiento de los fundamentos sobre los cambios que deberían ser implementados en el Código del Trabajo respecto al descanso de la gente de mar.

En relación al descanso de la gente de mar, manifestó la conformidad de la organización con adoptar las 10 horas de descanso en un periodo de 24 horas, en vez de las 8 horas continuas, aumentando con ello de 56 a 70 las horas semanales de descanso. De ese modo, describió que podría operar un límite en la jornada diaria de trabajo de la gente de mar, de modo que no se extienda al máximo de 16 horas diarias que hoy permite la ley, considerando que el descanso debe ser de 8 horas diarias.

En cuanto a las horas extraordinarias, agregó que la legislación laboral aplicable a la marina mercante permite al trabajador y empleador pactar horas extraordinarias, sin sujeción al tope de 2 horas diarias. Con la modificación propuesta en el proyecto, el límite se establece en un máximo de 14 horas diarias de trabajo, en vez de 16.

En resumen, se aumentan las horas de descanso y se reducen las horas máximas de trabajo por día y, en consecuencia, disminuyen naturalmente las horas extraordinarias que la gente de mar genera a bordo de las naves mercantes y que alcanzan en la actualidad, en algunos casos a más de 200 horas por mes.

Por lo anterior, precisó que la principal preocupación de la organización consiste en privilegiar el descanso de las dotaciones de las naves mercantes, evitando el cansancio, stress y fatiga producto de las largas jornadas de trabajo a bordo.

Para entender las particularidades de su actividad laboral, explicó que se debe considerar que el trabajo en el mar es de naturaleza compleja, los períodos de descanso rara vez pueden ser continuados; el cansancio y la fatiga pueden generar situaciones de alarma en que se deben mantener permanentemente la serenidad y concentración necesarias para poder ejercer la profesión.

Por ello, advirtió que las situaciones de mal tiempo, los altos niveles de ruido, las vibraciones y movimientos, las altas y bajas temperaturas, el aislamiento, la soledad, el trabajo nocturno, la lejanía del hogar, las interrupciones del descanso en navegación, el sobre esfuerzo físico y mental, entre muchos otros, traen consigo y fomentan la aparición de la temida fatiga o estrés laboral, que han tenido como consecuencia grandes desastres.

Estos accidentes en el mundo han tenido consecuencias catastróficas, como por ejemplo, el emblemático caso del buque petrolero Exxon Valdez en marzo de 1989, en el cual el tercer piloto y el marino timonel no habían descansado lo suficiente y, producto de un descuido por efectos del cansancio acumulado, la nave golpeó un [arrecife de coral](#) en Alaska, dañándose su casco y derramándose cerca de 41.000 toneladas de petróleo crudo, que afectó a 1.120 km de costa y significó la muerte de miles de especies marinas. Lo anterior dejó de manifiesto que la nave no contaba con la tripulación adecuada y con el suficiente descanso para la tarea encomendada.

En nuestro país, según el informe de DIRECTEMAR, de fecha 2020, llamado “Lecciones Aprendidas en accidentes ocurridos a naves mercantes”, se suman el caso de la nave “Ocean Breeze” que arrastró el ancla y varó en la playa en el puerto de San Antonio. La investigación del caso arrojó una condición de fatiga del Capitán y del Primer Piloto, dejando como conclusión que “las tripulaciones fatigadas por falta de descanso, sueño insuficiente y/o permanencia de más de 6

meses a bordo, verán reducidas sus capacidades y toma acertada de decisiones”.

Una similar situación tuvo lugar en el accidente de la motonave Skorprios II, que en el 2015 varó en condiciones de buen tiempo en la Punta Santo Domingo, al sur de Chaitén, ya que producto del cansancio y fatiga el oficial de guardia se durmió. En esa oportunidad, se concluyó que “la fatiga es causada por la falta de sueño, descansos deficientes, alto stress, trabajo excesivo y/o estadía continuada a bordo. Sus efectos consisten en dormirse contra la propia voluntad e interpretar erróneamente situaciones peligrosas, debido a que la atención se centra en problemas poco importantes”.

Con estos antecedentes, puso de manifiesto la preocupación de los trabajadores por los factores que contribuyen a la fatiga desde el punto de vista de la dotación y la seguridad, lo que da cuenta de la necesidad de generar conciencia sobre las fatales consecuencias que derivan del cansancio y la fatiga a la hora de la toma de decisiones, especialmente las operacionales a bordo de las naves mercantes.

Por ello es que, añadió, la comunidad marítima internacional, que posee entre sus filas a la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Organización Marítima Internacional (OMI) y, en especial, a la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), han abogado por establecer que la gente de mar tenga un descanso apropiado.

Por todo lo anteriormente expuesto, considerando que los acuerdos adoptados por las Comisiones Tripartitas mencionadas están en línea con el proyecto, reiteró el apoyo a la iniciativa.

ASOCIACIÓN NACIONAL DE ARMADORES

El gerente general de la Asociación Nacional de Armadores, señor Ricardo Tejada, expuso ante la Comisión.

Al referirse al proyecto en discusión, explicó que se trata de un instrumento que regula los derechos de los trabajadores y permite la igualdad de condiciones entre los armadores, siendo fiscalizados por las autoridades de cada país, y no existen dudas acerca de la conveniencia de su aplicación.

Lo anterior, según señaló, ha sido reconocido por las organizaciones del sector.

En lo que concierne al descanso que establece el proyecto, manifestó su conformidad con la duración del descanso propuesto, que lo adecúa a la normativa internacional sobre la materia.

En relación al artículo segundo transitorio propuesto, que permite que el Ministerio de Defensa Nacional, en el plazo de seis meses, contado desde la publicación de esta ley, pueda elaborar un reglamento para definir el procedimiento para fijar las dotaciones necesarias

en las embarcaciones, sostuvo que se trata de una norma redundante, pues existe una normativa sobre la materia que considera la regulación internacional vigente.

Acerca de las demás disposiciones del proyecto, valoró su contenido, en el entendido que permite actualizar la normativa interna conforme a los instrumentos internacionales sobre la materia.

ALIANZA MARÍTIMA DE CHILE (ALMAR)

El secretario general de la Alianza Marítima de Chile (ALMAR), señor Marcos Muñoz, expuso ante la Comisión.

Al iniciar su exposición, explicó que la entidad representa a diversos actores de los sectores de la actividad marítima portuaria, de pesca y entidades conexas.

Luego de coincidir con los planteamientos del Sindicato Interempresa de Oficiales de Marina Mercante (SI.MAR), hizo presente la necesidad de avanzar en la ratificación del convenio, que representa una aspiración del sector y reafirma la necesidad de establecer mejores condiciones laborales.

ARMASUR

El presidente de ARMASUR, señor Héctor Henríquez, presentó ante la Comisión las observaciones de la organización.

Al referirse a la organización explicó que se trata de una entidad inserta en una amplia zona territorial en el sur de nuestro país, realizando labores para la conectividad marítima o marítima-terrestre, con servicios a la industria del turismo y acuícola.

Acerca de la navegación que realizan, explicó que se trata de navegación en aguas interiores y protegidas, con puntos de referencia, múltiples puntos de refugio y cercanía de puerto siempre en pocas horas, en que predomina la “expertise” en maniobras. Las naves transportan una carga estándar, con recaladas frecuentes en puertos intermedios, y servicios de asistencia a la nave provistos desde tierra (mantención, agenciamiento, avituallamiento, servicios médicos, etc.) en cortísimo tiempo, lo que requiere una logística permanentemente desde tierra.

Enseguida, advirtió que existe una brecha entre la legislación chilena y el MLC en relación al descanso dentro de la jornada diaria. Por ello, resulta adecuado regular la jornada de descanso en lugar de regular la jornada de trabajo, siguiendo las mismas pautas que establece el MLC sobre la materia.

Acerca de las jornadas de descanso en medios de transporte en Chile, explicó que el artículo 25 ter del Código del Trabajo dispone, en relación a la tripulación a bordo de ferrocarriles, un descanso mínimo de diez horas continuas. Así, deben descansar siete horas treinta

minutos continuos dentro de un lapso de veinticuatro horas para la realización de un servicio y, luego de transcurridas las horas del referido turno, el trabajador tendrá derecho a un descanso mínimo igual al indicado.

En el caso de los tripulantes de vuelo y de cabina, en el caso de un período de servicio por vuelo máximo de doce horas, rigen 15 horas de descanso, y en el caso de la jornada de trabajo y descanso de choferes y auxiliares de la locomoción colectiva interurbana, el descanso mínimo ininterrumpido es de ocho horas dentro de cada veinticuatro horas.

En cuanto al descanso del personal embarcado, explicó que bajo la normativa contenida en el artículo 116 del Código del Trabajo el descanso mínimo de los trabajadores equivale a 8 horas continuas dentro de cada día calendario. Con todo, explicó que dicha norma genera una incongruencia, pues si un trabajador descansa, a modo de ejemplo, una cantidad mayor a 8 horas, incurre en un doble incumplimiento de la referida norma.

Por lo anterior, hizo presente la necesidad de considerar que la norma aprobada en primer trámite constitucional resulta de un acuerdo abrumadoramente mayoritario, lo que permite resolver esta incongruencia, al ser una norma de aplicación universal.

COMENTARIOS

El Senador señor Letelier valoró la propuesta sometida a la consideración de la Comisión, principalmente en relación al ejercicio de los derechos laborales de los trabajadores. Asimismo, manifestó que la propuesta constituye una oportunidad para evaluar distintas materias.

Enseguida, consultó el parecer de los trabajadores respecto de la norma que permite que el Ministerio de Defensa Nacional pueda elaborar un reglamento para definir el procedimiento para fijar las dotaciones necesarias en las embarcaciones.

El Senador señor Galilea consultó acerca de la autoridad encargada de la fiscalización de los buques extranjeros que recalán en puertos chilenos y las sanciones aplicables ante el incumplimiento de la normativa aplicable.

La Senadora señora Goic consultó las implicancias de mantener la regulación vigente únicamente en relación a la continuidad de las ocho horas diarias de descanso.

En relación a la norma que permite que el Ministerio de Defensa Nacional pueda elaborar un reglamento para definir el procedimiento para fijar las dotaciones necesarias en las embarcaciones, el gerente general de la Asociación Nacional de Armadores, señor Ricardo Tejada, explicó que dicha norma se encuentra contenida en el decreto supremo 31, del Ministerio de Defensa, de 1999, que aplica la normativa internacional aplicable en la materia.

Acerca de las medidas de fiscalización, explicó que en aquellos países que hubieren ratificado el convenio dicha labor es desarrollada por la autoridad marítima respectiva, la que certifica su cumplimiento. En caso de inobservancia, puede aplicar sanciones, incluso a detención de la nave en caso de faltas graves.

En cuanto a la continuidad del descanso, manifestó que se debe considerar que las naves realizan viajes de corta distancia, en las que dicho descanso impediría el cumplimiento de las funciones de los trabajadores.

El presidente del Sindicato Interempresa de Oficiales de Marina Mercante (SI.MAR), señor Héctor Azúa, en el mismo sentido, sostuvo que el fraccionamiento del descanso de los trabajadores puede resultar necesario en determinadas circunstancias por razones operacionales, operando de común acuerdo con los trabajadores.

Acerca del reglamento sobre dotación mínima, coincidió en que la normativa actualmente vigente opera de forma adecuada.

El presidente de ARMASUR, señor Héctor Henríquez, coincidió con las observaciones relativas a la discontinuidad del descanso, en razón de la naturaleza de las labores que desarrollan los trabajadores.

SESIÓN CELEBRADA EL 2 DE JUNIO DE 2021

En esta sesión se continuó recibiendo el parecer respecto del contenido del proyecto de ley, de parte de la abogada experta en la materia objeto de la iniciativa legal y de representantes de sindicatos de trabajadores marítimos y gente de mar.

ABOGADA ASESORA DE FENASIOMECHI, SEÑORA CLAUDIA DONAIRE GAETE

La abogada asesora de la Federación Nacional de Sindicato de Oficiales de Naves Mercantes y Especiales de Chile (FENASIOMECHI), señora Claudia Donaire Gaete, expuso ante la Comisión respecto del proyecto de ley en discusión.

En primer lugar, explicó que el MLC 2006 es el Convenio que refunde y actualiza casi todos los Convenios OIT aplicables a la gente de mar y se organiza en tres partes: artículos, o normas generales, disposiciones reglamentarias y Código. Dicho instrumento contiene una visión de conjunto y características innovadoras del Convenio sobre el trabajo marítimo.

En relación a su ámbito de aplicación, describió que es aplicable a toda la gente de mar, es decir, a las personas que están empleadas o contratadas o que trabajen en cualquier puesto a bordo de un buque regido por el convenio, considerando que dichas naves son aquellas

que no navegan exclusivamente en aguas interiores o aguas abrigadas o zonas en que rijan reglamentaciones portuarias de propiedad pública o privada, que se dedique habitualmente a actividades comerciales. Con todo, no aplica a buques que se dedican a la pesca u otras actividades similares y barcos de construcción tradicional ni a los buques de guerra y las unidades navales auxiliares.

En cuanto a su forma de cumplimiento, puede aplicarse valiéndose de la legislación, contratos colectivos u otras medidas. Con todo, en Chile existen materias que requieren regulación legal, por ejemplo, en materia de jornada y descansos, vacaciones, niveles de dotación, reclamaciones, entre otras.

En especial, el MLC contempla un Sistema de Inspección y Certificación por el Estado del Pabellón y deberes de inspección marítima y laboral para Estado rector del puerto, que requieren adecuaciones legales y reglamentación. Además, como Estado proveedor, se debe resguardar un estándar colocación y contratación y acceso a la seguridad social de nacionales embarcados en marina mercante internacional, que requieren de medidas legislativas y/o acuerdos bilaterales o multilaterales.

Enseguida, se refirió en específico al texto aprobado en primer trámite constitucional.

Sobre el particular, explicó que contempla la regulación relativa a las menciones del contrato de trabajo, el período de pago de remuneraciones, el descanso diario a bordo, aumenta el descanso diario total, reduce el descanso diario continuo y contempla un reglamento de dotación mínima.

Sin embargo, el instrumento no aborda adecuadamente lo relativo al régimen de trabajo y descanso, el derecho a vacaciones, los niveles de dotación, la repatriación, la colocación y contratación, la toma de exámenes médicos, la progresión profesional, seguridad social, reclamaciones a bordo y en tierra ni un sistema de inspección y certificación.

En relación con el régimen de trabajo y de descanso de la gente de mar, advirtió que en la legislación laboral persiste una ausencia de estándares adecuados, pues rige una jornada semanal de 56 horas, con horas extras sin límite, lo que vulnera la jornada máxima, y un único estándar descanso, consistente en 8 horas continuas de descanso por día.

Con todo, la propuesta rebaja el estándar existente, por lo que generaría un impacto negativo en el descanso de los trabajadores.

Acerca de las dotaciones mínimas fijadas por la autoridad marítima, sostuvo que no aborda materias relativas a descansos, pues los empleadores no embarcan personal para atender todas las operaciones y guardias que permitan acceso a descansos mínimos a bordo.

Asimismo, en materia de dotación mínima, la autoridad marítima carece de facultades de fiscalización, lo que afecta el cumplimiento de los estándares contenidos en la legislación interna.

A modo de conclusión, afirmó que el proyecto no aborda la necesidad de adecuar estándares en materia de jornada y descansos, regulación de contratación y colocación, quejas a bordo, quejas en tierra, control y aplicación del convenio, derecho a vacaciones, entre los más importantes.

Con todo, la norma que incorporó la Cámara de Diputados, que entrega a la dictación de un Reglamento por parte del Ministerio de Defensa la fijación de las Dotaciones Mínimas, debe regularse mediante la coordinación permanente entre la autoridad marítima y la autoridad laboral para verificar el acceso efectivo de la gente de mar a todos sus descansos mínimos a bordo.

Por lo anterior, propuso adecuar el régimen de vacaciones de la gente de mar al Convenio, mediante 2,5 días por mes de empleo. Asimismo, se debe regular la colocación y contratación, lo que requiere fijar criterios en ley y dictar un reglamento sobre la materia; crear un Sistema de Certificación e Inspección, que permita el control permanente; adecuar normas para asegurar el control en el acceso efectivo a descansos mínimos de los miembros de la dotación y regular las quejas a bordo y quejas en tierra.

Mientras no entre en vigor tales normas reglamentarias, afirmó que no sería razonable la vigencia de una regulación que, en la práctica, implica rebajar los estándares sobre descanso diario.

FEDERACIÓN NACIONAL DE SINDICATOS DE OFICIALES DE NAVES MERCANTES Y ESPECIALES DE CHILE (FENASIOMECHI)

El presidente de la Federación Nacional de Sindicatos de Oficiales de Naves Mercantes y Especiales de Chile (FENASIOMECHI), señor Arturo Bravo, expuso ante la Comisión.

Al comenzar su exposición, opinó que la iniciativa, originada en mensaje del Ejecutivo, es un mal proyecto por los motivos que se señalan a continuación.

En primer lugar, señaló que el MLC es aplicable a una parte de la gente de mar, a las naves mayores, en navegaciones de tráfico internacional, y puede servir de referencia para mejorar las condiciones de trabajo de la gente de mar no regida por él. Con todo, puntualizó que en ningún caso debe afectar estándares mejores de legislaciones nacionales, pues rebajar estándares es contrario a los principios de OIT.

Asimismo, señaló que el proyecto modifica una regla nacional aplicable a toda la gente de mar, la que establece un estándar

de mejor calidad al del MLC en materia de descanso ininterrumpido mínimo, el que se rebaja de 8 a 6 horas, sin incorporar estándares de mejor calidad, lo que vulnera el número 8 del artículo 19 de la Constitución de la OIT, que se refiere a los efectos de los convenios y recomendaciones sobre disposiciones que establezcan condiciones más favorables, al disponer que en ningún caso podrá considerarse que la adopción de un convenio o de una recomendación por la Conferencia, o la ratificación de un convenio por cualquier Miembro, menoscabará cualquier ley, sentencia, costumbre o acuerdo que garantice a los trabajadores condiciones más favorables que las que figuren en el convenio o en la recomendación.

Conforme a la disposición citada, afirmó que el contenido del proyecto de ley establece para la gente de mar condiciones más desfavorables respecto del régimen de descanso que se propone.

En este contexto, puntualizó que la FENASIOMECHI estima que en el mensaje remitido por el Ejecutivo no aborda los contenidos del MLC que favorecen las condiciones de trabajo del personal embarcado, por cuanto las modificaciones propuestas quedan en un segundo lugar cuando se propone la sustitución del actual artículo 116 del Código del Trabajo.

En el mismo sentido, comentó que una correcta aplicación del MLC a la navegación en aguas nacionales, como lo que se pretende abordar mediante el proyecto de ley en tramitación, debió haberse ocupado en primer lugar de las dotaciones y su suficiencia, a lo menos verificando que se dé cumplimiento a las normas legales y reglamentarias para fijar dotaciones mínimas de seguridad, conforme a lo dispuesto en la Resolución OMI N° 1047 y sus anexos. En particular, si se pretende perfeccionar el Mensaje remitido por el Ejecutivo, propuso abordar lo relativo al mantenimiento de la guardia, las horas de trabajo y de descanso, la gestión de la seguridad, la titulación de la gente de mar, la formación de la gente de mar, la seguridad, salud e higiene en el trabajo, el alojamiento de la tripulación y alimentación, la protección marítima y las radiocomunicaciones.

Con todo, sostuvo que los contenidos que el proyecto aborda se refieren a menciones del contrato de trabajo, período de pago de remuneraciones y menciona en la disposición segunda transitoria una mandato al Ministerio de Defensa, para la elaboración de un reglamento que defina el procedimiento para fijar las dotaciones necesarias en las embarcaciones, las que deberán estar compuestas de un número suficiente de marinos para garantizar la seguridad, la eficiencia y la protección de las operaciones de los buques, en todas las condiciones, teniendo en cuenta las preocupaciones relativas a la fatiga de la gente de mar, así como la naturaleza y las condiciones particulares del viaje.

Respecto de la disposición segunda transitoria del proyecto de ley, hizo presente que la regulación vigente para la fijación de Dotaciones Mínimas de Seguridad se comprende de la ley de Navegación, D.L. N°2.222, del 21 de mayo de 1978, y el Reglamento Para fijar dotaciones Mínimas de Seguridad de las Naves, D.S. N° 31.- de 14 de enero de 1999, la Circular Marítima O-71/036, de la D.G.T.M. Y M.M., que la Autoridad

Marítima postergó su entrada en vigencia para agosto de 2021 y que incorpora a la regulación vigente una serie de instrumentos normativos.

Por lo tanto, solicitó incorporar en el proyecto los cuerpos normativos mencionados como insumos indispensables para la determinación de las dotaciones suficientes y necesarias de cada embarcación.

Respecto del nuevo inciso tercero que se propone incorporar al artículo 115 del Código del Trabajo, cuya propuesta señala que el empleador deberá registrar las horas diarias de trabajo y descanso a través de un formato entregado por la Dirección del Trabajo, señaló que siendo la actividad del trabajo a bordo de naves una actividad cuya jornada de trabajo resulta difícil de fiscalizar por la Dirección del Trabajo, se debe incorporar o se sustituya la expresión “formato” por un sistema de control de cumplimiento de la normativa laboral de la gente de mar, tal como se estableció en el Código del Trabajo en el artículo 133 bis para el caso del trabajo en recintos portuarios. Lo anterior, añadió, implica reconocer el carácter indispensable de establecer para el sector un sistema de registro de horas de trabajo y descansos a bordo, electrónico e inviolable.

Acerca de la modificación propuesta en el proyecto de ley para la sustitución del artículo 116 del Código del Trabajo, afirmó que la norma propuesta no es mejor que la actual redacción del texto del artículo 116 del Código del Trabajo, pues aparentemente el solo guarismo de 10 que sustituye el de 8 pareciera ser que se trata de una situación favorable, pero ello en rigor constituye una situación engañosa, pues el artículo 116 garantiza el derecho irrenunciable de los trabajadores embarcados a 8 horas continuas en un día calendario desde hace 40 años. Por su parte, la propuesta del Ejecutivo propone 10 horas cada veinticuatro horas, las que pueden ser fraccionadas en un bloque no inferior a seis horas y las restantes cuatro, podrán suspenderse dentro de las veinticuatro horas mientras se no se excedan 14 horas entre dos períodos de descanso.

Ello genera la duda respecto a cómo respetar el derecho a descanso en una actividad que no puede ser fiscalizada por la Dirección del Trabajo, en lo que concierne a la organización del sistema de trabajo y descansos a bordo, si los armadores no embarcan las dotaciones suficientes para dar cumplimiento a la jornada de trabajo y a los descansos a bordo.

Además, solicitó considerar que, respecto del personal embarcado, existe una excepción respecto de la extensión de la jornada semanal de trabajo a 56 horas semanales, pudiendo además laborar horas extraordinarias, fuera de los límites a que se refiere el artículo 31 del Código del Trabajo.

En consecuencia, se está frente a trabajadores sujetos a una jornada de trabajo semanal de 56 horas semanales, de siete días continuos y no sujetos al límite dos horas extraordinarias por día. En este sentido, el proyecto de ley mantiene la jornada semanal de 56 horas, distribuidas en 8 días y mantiene horas extras sin límite, vulnerándose así las

reglas sobre jornada máxima. Además, no se pronuncia sobre las dotaciones mínimas fijadas por DIRECTEMAR y no otorgadas por los armadores, las que son insuficientes y que no permiten relevos para descansos ni para cumplir con las normas sobre jornada de trabajo y de descanso a bordo.

Advirtió que este punto es de vital importancia, por cuanto los niveles de dotación adecuados en una embarcación hacen la diferencia entre el trabajo en condiciones seguras y dignas y el trabajo subestándar, inseguro y en condiciones de fatiga.

En consecuencia, señaló que el Estado debe exigir que los buques empleen a bordo a un número suficiente de oficiales y tripulantes para garantizar seguridad, eficiencia y protección de las personas y las operaciones en todas las condiciones, teniendo en cuenta las preocupaciones relativas a fatiga de gente de mar, así como a la naturaleza y condiciones particulares de la navegación.

Por lo tanto, afirmó que el proyecto propuesto afecta negativamente los derechos de la gente de mar contenidos en el actual texto del artículo 116 y, además, no considera la importancia para el sector de contar con un sistema o resolución de control electrónico de horas de trabajo y descansos emitido por la Dirección del Trabajo.

A modo de conclusión, expresó que la entidad cree indispensable mencionar la necesidad de mejorar la falta de servicios de inspección especializados y que cumplan su rol y mandato legal. En particular, manifestó que la autoridad marítima no ejerce las funciones que los Convenios que la Organización Marítima Internacional (OMI) y el MLC entrega a la autoridad competente en relación a aspectos laborales, para efectos de establecer las dotaciones mínimas de seguridad ni ha implementado las escalas de referencia necesarias para la determinación de las dotaciones mínimas de seguridad, siendo en consecuencia las que se fijan hasta ahora arbitrarias, insuficientes e inseguras.

Agregó que ello constituye un problema, pues la autoridad marítima ejerce el control de zarpe y recalada de buques atiende los problemas que surjan en la navegación. A su vez, Dirección del Trabajo no actúa, dado que no tienen potestad, capacidad ni recursos para hacerlo. Lo anterior, agregó, genera que la falta de competencias, especialización y coordinación entre el personal de los servicios públicos fiscalizadores provocan altos niveles de conflictividad en temas relacionados con la duración de los ciclos de embarco y descansos, el aumento de riesgos laborales, accidentes marítimos y enfermedades profesionales, deserción laboral, pues cada día hay menos personas con interés de trabajar en el sector, y permanentes prácticas antisindicales por parte de armadores.

FEDERACIÓN NACIONAL DE TRABAJADORES MARÍTIMOS Y GENTE DE MAR (FESIMAR)

El presidente de la Federación Nacional de Trabajadores Marítimos y Gente de Mar (FESIMAR), señor José Álvarez, expuso ante la Comisión respecto del proyecto de ley en discusión.

Al respecto, puntualizó que, si bien la iniciativa contiene aspectos positivos, en general se trata de un mal proyecto que no favorece los sistemas de trabajo y descanso a bordo de naves y afecta derechos irrenunciables, tales como los contenidos en el artículo 116 del Código del Trabajo respecto de las horas de descanso continuas en un día calendario.

Previo a abordar el contenido del proyecto, precisó que el MLC es aplicable a una parte de la gente de mar y puede servir de espejo para mejorar las condiciones de trabajo de la gente de mar no regida por él, pero no debe afectar estándares mejores de legislaciones nacionales, lo que es contrario a los principios de OIT.

Asimismo, el MLC puede cumplirse valiéndose de la legislación o la práctica nacional -contratos colectivos-, pero existen aspectos en subestándar que requieren ley. Además, el proyecto modifica una regla nacional aplicable a toda la gente de mar que establece un estándar de mejor calidad al del MLC respecto del descanso ininterrumpido mínimo a bordo se rebaja de 8 a 6 horas, sin incorporar estándares de mejor calidad del MLC que la ley nacional no tiene.

Ello requiere considerar que el numeral 8 del artículo 19 de la Constitución de la OIT dispone que en ningún caso podrá considerarse que la adopción de un convenio o de una recomendación por la Conferencia, o la ratificación de un convenio por cualquier Miembro, menoscabará cualquier ley, sentencia, costumbre o acuerdo que garantice a los trabajadores condiciones más favorables que las que figuren en el convenio o en la recomendación.

Conforme a la disposición citada, el contenido del proyecto de ley establece para la gente de mar condiciones más desfavorables respecto del régimen de descanso que se propone.

En este contexto, sostuvo que la entidad considera que en el mensaje remitido por el Ejecutivo no aborda los contenidos del MLC que favorecen las condiciones de trabajo del personal embarcado, por cuanto las modificaciones propuestas quedan en un segundo lugar cuando se propone la sustitución del actual artículo 116 del Código del Trabajo.

Para una correcta aplicación del MLC a la navegación en aguas nacionales, como lo que se pretende abordar mediante el proyecto de ley en tramitación, aseveró que debió haberse ocupado de las dotaciones y su suficiencia, a lo menos verificando que se dé cumplimiento a las normas legales y reglamentarias para fijar dotaciones mínimas de seguridad y, además, de lo dispuesto en la Resolución OMI N° 1047 y sus anexos.

En particular, propuso abordar lo relativo al mantenimiento de la guardia, las horas de trabajo y de descanso, la gestión de la seguridad, la titulación de la gente de mar, la formación de la gente de mar, la seguridad, salud e higiene en el trabajo, el alojamiento de la tripulación y alimentación, la protección marítima y la adecuación de las

vacaciones anuales conforme a lo recomendado por el convenio, es decir, 2.5 días hábiles por cada mes.

Con todo, el proyecto aborda las menciones del contrato de trabajo, período de pago de remuneraciones y menciona en la disposición segunda transitoria un mandato al Ministerio de Defensa, para la elaboración de un reglamento que defina el procedimiento para fijar las dotaciones necesarias en las embarcaciones, las que deberán estar compuestas de un número suficiente de marinos para garantizar la seguridad, la eficiencia y la protección de las operaciones de los buques, en todas las condiciones, teniendo en cuenta las preocupaciones relativas a la fatiga de la gente de mar, así como la naturaleza y las condiciones particulares del viaje.

Respecto de la disposición transitoria propuesta, indicó que la organización considera que la regulación vigente para fijación de Dotaciones Mínimas de Seguridad se comprende por diversos cuerpos normativos que deben ser considerados como insumos indispensables para la determinación de las dotaciones suficientes y necesarias de cada embarcación.

Respecto del nuevo inciso tercero que se propone incorporar al artículo 115 del Código del Trabajo, cuya propuesta señala que el empleador deberá registrar las horas diarias de trabajo y descanso a través de un formato entregado por la Dirección del Trabajo, manifestó que siendo la actividad del trabajo a bordo de naves una actividad cuya jornada de trabajo resulta difícil de fiscalizar por la Dirección del Trabajo, se debe incorporar un sistema de control de cumplimiento de la normativa laboral de la gente de mar, tal como se estableció en el Código del Trabajo en el artículo 133 bis para el caso del trabajo en recintos portuarios.

Sobre esta materia, calificó como indispensable que se establezca para el sector un sistema de registro de horas de trabajo y descansos a bordo, electrónico e inviolable.

Finalmente, acerca de la modificación propuesta en el proyecto de ley para la sustitución del artículo 116 del Código del Trabajo, afirmó que no mejora la actual redacción del texto del artículo 116 del Código del Trabajo. Aparentemente, afirmó que el solo guarismo de 10 que sustituye el de 8 pareciera ser que se trata de una situación favorable, pero ello resulta engañoso, pues el actual artículo 116 garantiza el derecho irrenunciable de los trabajadores embarcados a 8 horas continuas en un día calendario, mientras que la propuesta legislativa propone 10 horas cada veinticuatro horas, las que pueden ser fraccionadas en un bloque no inferior a seis horas y las restantes cuatro, podrán suspenderse dentro de las veinticuatro horas mientras se no se excedan 14 horas entre dos períodos de descanso.

Entonces, señaló que ello resultará en una compleja fiscalización, y se debe tener presente que respecto del personal embarcado existe una excepción respecto de la extensión de la jornada semanal de trabajo, a 56 horas semanales pudiendo además laborar horas

extraordinarias, fuera de los límites a que se refiere el artículo 31 del Código del Trabajo.

En consecuencia, se está frente a trabajadores sujetos a una jornada de trabajo semanal de 56 horas semanales, de siete días continuos y no sujetos al límite dos horas extraordinarias por día. En este sentido, el proyecto de ley mantiene la jornada semanal de 56 horas distribuidas en 8 horas diarias manteniendo horas extras sin límite, vulnerándose así las reglas sobre jornada máxima. Además, afirmó que el proyecto no se pronuncia sobre las dotaciones mínimas fijadas por DIRECTEMAR y no otorgadas por los armadores, dotaciones que son insuficientes y que no permiten relevos para descansos, ni para cumplir con las normas sobre jornada de trabajo y de descanso a bordo.

Este punto es de vital importancia, por cuanto los niveles de dotación adecuados en una embarcación hacen la diferencia entre el trabajo en condiciones seguras y dignas y el trabajo subestándar, inseguro y en condiciones de fatiga. Por ello, abogó por establecer que el Estado debe exigir que los buques empleen a bordo a un número suficiente de oficiales y tripulantes para garantizar seguridad, eficiencia y protección de las personas y las operaciones en todas las condiciones, teniendo en cuenta las preocupaciones relativas a fatiga de gente de mar, así como a la naturaleza y condiciones particulares de la navegación.

Enseguida, el representante del Sindicato de Oficiales "SIPROMAM", señor Rodrigo Pinto-Agüero, agregó que el MLC surge como un instrumento que apunta a resolver condiciones precarias de trabajo que persistían en la marina mercante internacional y establecer estándares mínimos para un trabajo decente a bordo de las naves. Además, contempla que en ningún caso podrá considerarse que la adopción de un convenio o de una recomendación por la Conferencia, o la ratificación de un convenio por cualquier miembro, menoscabará cualquier ley, sentencia, costumbre o acuerdo que garantice a los trabajadores condiciones más favorables que las que figuren en el convenio o en la recomendación.

Con todo, en materia de descanso, afirmó que la normativa interna resulta más favorable que aquella propuesta en el proyecto de ley, la que, en todo caso, no es fiscalizada adecuadamente.

Enseguida, afirmó que la actividad de la marina mercante se caracteriza por su profesionalismo y la complejidad de las labores, de modo que no resulta adecuado que, por cuestiones de carácter economicista, se regule como si se tratara del mero transporte de mercaderías, lo que afecta la seguridad de las embarcaciones y del personal.

SINDICATO CPT REMOLCADORES S.A.

El representante de Sindicato CPT Remolcadores S.A, señor Rubén Fuentes, expuso ante la Comisión las observaciones de la organización.

En primer término, advirtió que no se observan razones para modificar la norma interna, contenida en el artículo 116 del Código del Trabajo, relativa a las 8 horas mínimas de descanso para un trabajador y reducirla a 6 horas de descanso. Además, sostuvo que resulta llamativo que se pretenda reducir el tiempo de descanso y adecuar la legislación en perjuicio de los trabajadores embarcados, considerando que hoy la discusión se radica en reducir las horas laborales de 45 horas a la semana de todos los trabajadores, sobre todo en el caso de los trabajadores del sector, que trabajan 56 horas.

Agregó que actualmente existen armadores que no respetan las 8 horas de descanso, mientras el proyecto pretende facultarlos para continuar abusando. En el caso de los remolcadores, los oficiales de puente y de máquina trabajan 168 horas semanales y no se respetan los descansos de 8 horas, ante una fiscalización deficitaria y falencias en el acceso a la justicia laboral.

Por esta razón, expresó que el MLC puede servir de referencia para mejorar las condiciones de trabajo de la gente de mar no regida por el instrumento, pero no puede afectar estándares mejores de legislaciones nacionales, pues la rebaja de estándares es contrario a los principios de la OIT, pues en ningún caso podrá considerarse que la adopción de un convenio o de una recomendación por la conferencia, o la ratificación de un convenio por cualquier miembro, que menoscabe cualquier ley, sentencia, costumbre o acuerdo que garantice a los trabajadores condiciones más favorables que figuren en el convenio o en las recomendaciones.

Además, afirmó que el proyecto no aborda adecuadamente el régimen de trabajo y descanso, el derecho a vacaciones, la fijación de dotaciones mínimas, la repatriación, la colocación y contratación, la toma de exámenes médicos, la seguridad social, las reclamaciones a bordo y en tierra y el sistema de Inspección y Certificación. Al mismo tiempo, reduce el descanso diario, contempla horas extra sin límites (vulnera jornadas máximas), un único estándar descanso (8 horas continuas/ días) y dotaciones mínimas fijadas por DIRECTEMAR y no suplementadas por armadores no permiten relevos para descansos, sin considerar que los niveles de dotación adecuados en una embarcación hacen la diferencia entre el trabajo en condiciones seguras y dignas y el trabajo subestándar, inseguro y en condiciones de fatiga.

Por ello, opinó que el Estado debe exigir que buques empleen a bordo a un número suficiente de marinos para garantizar seguridad, eficiencia y protección operaciones en todas las condiciones, teniendo en cuenta las preocupaciones relativas a fatiga de gente de mar, así como naturaleza y condiciones particulares del viaje, y establecer, o asegurarse que exista, un mecanismo eficaz para la investigación y resolución de quejas o conflictos relativos a los niveles de dotación de un buque.

SESIÓN CELEBRADA EL 16 DE JUNIO DE 2021

La Comisión recibió en audiencia a dos sindicatos que desempeñan sus labores en la zona austral del país.

SINDICATO INTEREMPRESAS MAR DEL SUR

El representante del Sindicato Interempresas Mar del Sur, señor Walter Sandoval, expuso ante la Comisión respecto de la iniciativa legal en discusión.

En primer lugar, afirmó que la materia que aborda el proyecto fue tratada por una mesa convocada para ese fin, compuesta por distintos actores del sector, en que se llegó a acuerdos que están explicados y fundamentados en un informe. A más de dos años de esos acuerdos, sostuvo que la entidad ve con preocupación el eventual incumplimiento de su contenido, que considera las particularidades de la navegación en la zona austral del país.

En relación a las reglas relativas al descanso de los trabajadores, que configura el aspecto central del proyecto, afirmó que la propuesta legislativa constituye un avance que recoge la normativa internacional y las prácticas de los trabajadores, pues la mejor forma de hacer cuadrar las horas de trabajo, las guardias y el descanso equivale a la regulación contenida en el MLC, con un período que pueda ser de 6 como mínimo. Asimismo, sostuvo que pactar las horas es también un avance, pues descansa sobre la base de 2 horas adicionales de descanso.

CONSULTAS

La Senadora señora Muñoz consultó el parecer de la organización respecto del fraccionamiento del descanso.

El representante del Sindicato Interempresas Mar del Sur, señor Walter Sandoval, indicó que la organización valora el sistema de fraccionamiento propuesto.

SINDICATO DE OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE AUSTRAL (SIOMMA)

El representante del Sindicato de Oficiales de la Marina Mercante Austral, señor Alejandro Tenorio Ojeda, en representación de dicha organización, expuso ante la Comisión las observaciones de la referida entidad.

En primer término, comentó que la discusión en Chile sobre el contenido del Convenio de Trabajo Marítimo se desarrolló en una instancia que finalizó con el informe de la Comisión Tripartita Temática de implementación del Convenio de Trabajo Marítimo, de diciembre del 2018. Dicho Comité Tripartito Especial fue constituido conforme lo señala el artículo XIII del citado convenio, y fue integrado por dos representantes designados

por el gobierno, por representantes de los armadores y por representantes de la gente de mar.

En ese proceso, describió que participaron las organizaciones más representativas de marinos mercantes, la que aprobó por unanimidad el 99% de las conclusiones, mientras que el Informe Final de la Comisión fue aprobado unánimemente por el Consejo Superior Laboral, con la presencia de la Presidenta de la CUT.

Por lo anterior, afirmó que para los Oficiales y Tripulantes ha resultado sorprendente que algunas organizaciones que participaron en la Mesa planteen temas que en su oportunidad aprobaron. Agregó que abordar en el proyecto algunas materias que el Convenio de Trabajo Marítimo 2006 no incluye, y sobre las cuales no existe un acuerdo tripartito, dificultaría el avance del objetivo que los sindicatos a nivel mundial y nacional pretenden acordar desde el año 2006.

Agregó que, con excepción de FENASIOMECHI y FESIMAR, todos los Sindicatos y Federaciones integrantes de la Comisión Temática propusieron extender y beneficiar con esta propuesta de regulación de descansos que tiene el Convenio de Trabajo Marítimo a trabajadores que se desempeñan en naves mercantes chilenas que no realizan viajes internacionales de forma regular, es decir, a quienes *a priori* no les es aplicable el estándar del Convenio.

Por lo anterior, afirmó que el Sindicato de Oficiales de la Marina Mercante Austral insiste en su planteamiento, consistente en establecer que el descanso mínimo de la gente de mar sea de 10 horas dentro de cada período de 24 horas y no de 8 horas continuas en cada día calendario, como dispone el Código del Trabajo. Asimismo, el proyecto propone que las horas de descanso podrán agruparse, previo acuerdo de las partes, en 2 periodos como máximo, uno de los cuales deberá ser de al menos de 6 horas ininterrumpidas, y el intervalo entre 2 periodos consecutivos de descanso no podrá exceder 14 horas, lo que en cualquier caso produce un aumento del descanso y una disminución de horas de trabajo.

Agregó que este fraccionamiento de las horas de descanso sólo podrá aplicarse si hay común acuerdo entre las partes, de modo que si no hay acuerdo el descanso debe ser de 10 horas ininterrumpidas, lo que constituye una mejora del proyecto de ley, ya que, además de transcribir la norma A 2.3. del Convenio sobre Trabajo Marítimo, agrega el acuerdo de voluntades como núcleo esencial, a diferencia de lo señalado en el Convenio, el cual no menciona el acuerdo, sino que otorga al empleador la potestad unilateral de fraccionar la jornada de descanso del trabajador.

Adicionalmente, sostuvo que en el ordinario N°3.308, de 24 de junio de 2016, el Director del Trabajo de la época, señor Christian Melis, recomendó a la Ministra del Trabajo de la época, señora Ximena Rincón, la modificación del artículo 116 del Código del Trabajo al tenor de la norma A 2.3. precedentemente indicada, ya que según su

interpretación administrativa el Convenio reconoce un descanso mínimo más beneficioso para la gente de mar.

Enseguida, afirmó que el fraccionamiento de las 10 horas de descanso en 6 y 4 horas, o 7 y 3, no ocurre durante las navegaciones largas, salvo circunstancias eventuales debidamente comprobadas, de modo que la posibilidad de fraccionar el descanso es parte de lo que requiere la operación de la nave en las mencionadas circunstancias.

En resumen, reiteró que en opinión de la organización el proyecto no disminuye las horas de descanso de 8 a 6, sino que aumenta las horas de descanso de 8 a 10 dentro de cada periodo de 24 horas, y hace aumentar, como consecuencia, de 56 a 70 las horas de descanso a la semana, disminuyendo la jornada laboral máxima de 112 a 98 horas por semana, reduciendo las horas extraordinarias, pero beneficiando el descanso, en línea con los requerimientos de los trabajadores del sector. Dicha propuesta, aseveró, considera que los sindicatos y los armadores deben privilegiar que la gente de mar tenga un descanso adecuado en el período de 24 horas y que sólo se pueda interrumpir y parcelar el descanso de 10 horas, con acuerdo de las partes y por razones justificadas verificadas por el capitán o el jefe de Departamento de la nave.

Seguidamente, el representante del Sindicato de Oficiales de la Marina Mercante Austral, señor Alejandro Tenorio Pérez, describió que la propuesta legislativa mejora las horas de descanso de los trabajadores del sector, mediante un sistema de fraccionamiento de la jornada que permite su flexibilización y permite que los trabajadores puedan negociar colectivamente en mejores condiciones. Reiteró que las observaciones de la entidad representan a la mayoría de los trabajadores del sector, incluyendo la marina mercante y la pesca artesanal.

VOTACIÓN EN GENERAL

A continuación, la Senadora señora Goic puso en votación en general el texto aprobado en primer trámite constitucional.

-Puesto en votación en general el texto aprobado por la Cámara de Diputados, fue aprobado por la unanimidad de los integrantes de la Comisión, Senadoras señoras Goic, Muñoz y Van Rysselberghe y Senadores señores Galilea y Letelier.

DISCUSIÓN Y VOTACIÓN EN PARTICULAR

ARTÍCULO ÚNICO

Número 2)

El número 2) del artículo único reemplaza el artículo 103 del Código del Trabajo, relativo a las cláusulas del contrato de

embarco, para establecer que deberá contener las cláusulas señaladas en el artículo 10 de dicho cuerpo legal y, adicionalmente, las siguientes:

- a) Lugar de nacimiento del trabajador.
- b) Número de días por feriado anual al que tiene derecho el trabajador conforme al presente Código.
- c) Las prestaciones de protección de la salud y de seguridad social que el armador ha de proporcionar al trabajador.
- d) Nombre y matrícula de la nave o naves en la que el trabajador prestará servicios.
- e) Asignaciones y viáticos que se pactaren entre las partes.
- f) Puerto donde el trabajador deberá ser restituido y, en su caso, demás condiciones de repatriación pactadas.

Enseguida, dispone que el armador siempre deberá mantener un ejemplar del contrato de trabajo y del contrato de embarco a bordo de la nave en que el trabajador preste servicios, inclusive en aquellos casos en que el empleador haya sido autorizado por la Dirección del Trabajo a centralizar la documentación laboral y previsional, conforme lo dispuesto en el inciso sexto del artículo 9.

Asimismo, el armador deberá mantener a bordo de la nave un modelo de contrato de trabajo y un modelo de contrato de embarco en lengua inglesa. En caso de existir convenio colectivo vigente, se deberá, además, mantener a bordo un ejemplar de dicho instrumento junto a una copia en lengua inglesa de las partes del documento que traten materias que puedan ser objeto de inspecciones por parte del Estado rector del puerto respectivo. Lo regulado en este inciso no regirá para naves que naveguen exclusivamente entre puertos nacionales.

Adicionalmente el empleador deberá proporcionar al trabajador, junto con el contrato de trabajo, una descripción de los servicios con que contará a bordo de la nave.

Indicación formulada al número 2 del artículo único, para sustituir la letra b) del artículo 103 del Código del Trabajo

Las Senadoras señoras Goic y Muñoz y el Senador señor Letelier presentaron una indicación para establecer, dentro de las cláusulas del contrato de embarco, el número de días de feriado anual a la que tiene derecho la gente de mar conforme lo dispuesto en el artículo 67 y siguientes del Código del Trabajo. En el caso de que se les deba aplicar el Convenio Marítimo, contempla que se deberá garantizar un número de días en base de un mínimo de 2,5 días hábiles por mes de empleo.

La Senadora señora Muñoz explicó que la propuesta apunta a regular el feriado anual de los trabajadores sujetos al convenio, estableciendo una base de cálculo mensual, equivalente a 2,5 días hábiles por mes de empleo.

El Encargado de Organizaciones Sindicales del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, señor Mario Livingstone, explicó que la propuesta fue analizada en la mesa técnica convocada sobre la materia, en que se consideró que la normativa internacional contempla días corridos de descanso. Por su parte el Código del Trabajo distingue el feriado anual y el descanso compensatorio, los que, sumados, alcanzan a un período mayor que el contenido en el MLC, de modo que la propuesta resultaría innecesaria.

En el mismo sentido, el coordinador legislativo del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, señor Francisco del Río, explicó que la propuesta dice relación con el feriado anual que, en los términos contenidos en el MLC, contiene los feriados compensatorios y el feriado anual propiamente tal. Aplicando esta noción amplia, en nuestro sistema se otorgan 6,92 días por mes de empleo, de modo que la propuesta implicaría disminuir dicha regulación.

En cualquier caso, hizo presente que el MLC establece el descanso utilizando como parámetros los días corridos, a diferencia de la propuesta, relativa a días hábiles.

El Senador señor Letelier abogó por considerar una regulación aplicable a los trabajadores que no hubieren alcanzado a completar un año calendario, mediante un feriado proporcional específicamente aplicable al sector.

En cualquier caso, puntualizó que en ningún caso el efecto de la norma propuesta debe implicar un detrimento de los derechos de los trabajadores.

El asesor de la Senadora señora Muñoz, señor Roberto Godoy, explicó que la propuesta dice relación con el feriado anual y no con el descanso compensatorio que deriva del embarco en días domingo. Por ello, afirmó que en ningún caso resulta pertinente considerar conjuntamente el feriado anual y el descanso compensatorio en la fórmula propuesta.

Por ello, y habida cuenta que se propone aplicar la regulación del feriado anual, contenida en el artículo 67 del Código del Trabajo, se debe aplicar la regla del MLC, que considera una base de cálculo mensual equivalente a 2,5 días hábiles por cada mes de empleo.

Número 4)

El número 4) del artículo único agrega, en el artículo 115 del Código del Trabajo, que en el caso de naves que realicen viajes entre puertos nacionales e internacionales, deberán llevar un ejemplar

en lengua inglesa del cuadro regulador, que se deberá fijar junto a la versión en castellano.

Asimismo, dispone que el empleador deberá registrar las horas diarias de trabajo y descanso a través de un formato entregado por la Dirección del Trabajo.

Indicación formulada al número 4 del artículo único, para agregar un inciso final al artículo 115 del Código del Trabajo

Las Senadoras señoras Goic y Muñoz presentaron una indicación para establecer que la Dirección del Trabajo implementará, en coordinación con la autoridad marítima, un sistema de control de cumplimiento de los derechos laborales de la gente de mar, y en especial del acceso de la gente de mar a los descansos a bordo que establece el Código del Trabajo y, en el caso de la gente de mar regida por el Convenio Marítimo, a los descansos que establece esa normativa. El sistema deberá establecerse por Reglamento y en el deberá resguardarse el derecho de la gente de mar a efectuar quejas a bordo y en tierra.

La Senadora señora Muñoz, sin perjuicio de la eventual inadmisibilidad de la propuesta, hizo presente la relevancia de contar con un sistema de fiscalización en la materia, lo que podría disminuir los niveles de conflictividad en su implementación.

El Subsecretario del Trabajo, señor Fernando Arab, dio cuenta de la voluntad del Ejecutivo, consistente en analizar la propuesta, principalmente en relación a las facultades que deberá ejercer la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

-La indicación fue declarada inadmisibile, por recaer en materias cuya iniciativa legislativa corresponde al Presidente de la República, en conformidad al número 2° del inciso cuarto del artículo 65 de la Constitución Política de la República.

Número 5)

El número 5) del artículo único reemplaza el artículo 116 del Código del Trabajo, para establecer que el descanso mínimo de los trabajadores a que se refiere el párrafo relativo al contrato de embarco de los oficiales y tripulantes de las Naves de la Marina Mercante Nacional será de diez horas dentro de cada período de veinticuatro horas.

Las horas de descanso podrán agruparse, previo acuerdo de las partes, en dos períodos como máximo, uno de los cuales deberá ser de, al menos, seis horas ininterrumpidas, y el intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso no podrá exceder de catorce horas.

En caso de suspensión del período de descanso necesario para garantizar la seguridad inmediata del buque, de las personas a bordo o de la carga o para socorrer a otros buques o personas que corran peligro en el mar, tan pronto como sea factible, una vez establecida la

normalidad el capitán o quien lo reemplazare deberá velar por que se conceda un período adecuado de descanso a todo marino que haya trabajado durante su horario normal de descanso. A su vez, los ejercicios de lucha contra incendios y salvamento y otros ejercicios similares deberán realizarse de forma que perturben lo menos posible los períodos de descansos y que no provoquen fatiga u otra afectación al trabajador.

Indicación formulada al número 5 del artículo único, para modificar el número de horas de descanso contenido en el inciso segundo del artículo 116 del Código del Trabajo

Las Senadoras señoras Goic y Muñoz y el Senador señor Letelier presentaron una indicación para establecer que las horas de descanso podrán agruparse, previo acuerdo de las partes, en dos períodos como máximo, uno de los cuales deberá ser de, al menos, ocho horas ininterrumpidas, y el intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso no podrá exceder de catorce horas.

El Subsecretario del Trabajo, señor Fernando Arab, sostuvo que el fraccionamiento del descanso, contenido en el texto aprobado en primer trámite constitucional, operaría como de forma excepcional, considerando la necesidad de flexibilizar la jornada, atendida la naturaleza de las funciones que desarrolla el personal embarcado. En razón de ello, propuso establecer que la distribución de horas, que implique un descanso de seis horas continuas, sólo podrá ser acordada en un máximo de diez veces en un mes calendario.

La Senadora señora Van Rysselberghe propuso considerar el contenido de los acuerdos adoptados por la Comisión Tripartita Temática de implementación del Convenio de Trabajo Marítimo convocada al efecto en diciembre del 2018.

ARTÍCULO SEGUNDO TRANSITORIO

El artículo segundo transitorio aprobado en primer trámite constitucional establece que el Ministerio de Defensa Nacional, en el plazo de seis meses, contado desde la publicación de la ley, elaborará un reglamento para definir el procedimiento para fijar las dotaciones necesarias en las embarcaciones, las que deberán estar compuestas de un número suficiente de marinos para garantizar la seguridad, la eficiencia y la protección de las operaciones de los buques, en todas las condiciones, teniendo en cuenta las preocupaciones relativas a la fatiga de la gente de mar, así como la naturaleza y las condiciones particulares del viaje.

Para cumplir el Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la Organización Internacional del Trabajo, dispone que el procedimiento deberá fijarse en consulta con las organizaciones de armadores y de la gente de mar, de todos sus estamentos, debiendo, en cualquier caso, considerar, mecanismos de reclamación de las dotaciones que resulten insuficientes para satisfacer especialmente el derecho a relevos del personal a bordo, en especial para cumplir las horas de descanso.

El Encargado de Organizaciones Sindicales del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, señor Mario Livingstone, explicó que, conforme a lo observado por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, en lo que concierne a las dotaciones necesarias en las embarcaciones rige el Reglamento para Fijar Dotaciones Mínimas de Seguridad de las Naves, aprobado por decreto supremo (M) N° 31, de 1999. Dicho cuerpo normativo se encuentra vigente y considera la normativa internacional para la seguridad de la vida humana en el mar y los criterios contenidos en el ordinario/permanente circular o-71/036, que establece los principios relativos a la dotación mínima de seguridad, sus directrices, responsabilidades, orientaciones y marco de determinación.

En consecuencia, el Subsecretario del Trabajo, señor Fernando Arab, afirmó que la materia a que alude el artículo segundo transitorio se encuentra contenida en la referida normativa reglamentaria.

-Puesto en votación en particular el artículo segundo transitorio aprobado en general, fue rechazado por la unanimidad de los integrantes de la Comisión, Senadoras señoras Goic, Muñoz y Van Rysselberghe y Senadores señores Galilea y Letelier.

ARTÍCULO TERCERO TRANSITORIO, NUEVO

Las Senadoras señoras Goic y Muñoz presentaron una propuesta para incorporar un artículo tercero transitorio, nuevo, que establece que el Ministerio del Trabajo y Previsión Social, en el plazo de seis meses, contado desde la publicación de esta ley, deberá dictar el reglamento del inciso final del artículo 115 del Código del Trabajo.

-La proposición fue declarada inadmisibles, por recaer en materias cuya iniciativa legislativa corresponde al Presidente de la República, en conformidad al número 2° del inciso cuarto del artículo 65 de la Constitución Política de la República.

SESIÓN CELEBRADA EL 23 DE JUNIO DE 2021

En esta sesión se continuó la discusión en particular del proyecto, específicamente de las indicaciones formuladas al texto aprobado en general.

ARTÍCULO ÚNICO

Número 2), que reemplaza el artículo 103 del Código del Trabajo, referido a las cláusulas adicionales del contrato de embarco

En sesión de 23 de junio de 2021, el Subsecretario del Trabajo, señor Fernando Arab, presentó una indicación del Ejecutivo para incorporar, en las cláusulas del contrato de embarco, el número de días de feriado anual a la que tiene derecho la gente de mar conforme lo dispuesto en el artículo 67 y siguientes del Código del Trabajo, y en el caso de

trabajadores que se desempeñen a bordo de naves que efectúen tráfico internacional en forma habitual, se les deberá garantizar un número de días en base de un mínimo de 2,5 días corridos por mes de empleo.

Mediante dicha proposición, afirmó que la normativa interna permite adecuar la regulación contenida en el Convenio Marítimo, que considera a los trabajadores que se desempeñen a bordo de naves que efectúen tráfico internacional en forma habitual, y contiene una referencia a los días corridos aplicables al feriado.

El asesor legislativo de la Senadora señora Muñoz, señor Roberto Godoy, afirmó que la normativa propuesta dice relación con los trabajadores regidos por el Convenio Marítimo, MLC, 2006, sin especificar que se trata de aquellos que se desempeñen a bordo de naves que efectúen tráfico internacional en forma habitual.

A continuación, el Subsecretario del Trabajo, señor Fernando Arab, propuso establecer, respecto de las cláusulas del contrato de embarco, el número de días de feriado anual a la que tiene derecho la gente de mar conforme lo dispuesto en el artículo 67 y siguientes del Código del Trabajo, y en el caso de que se les deba aplicar el Convenio Marítimo, MLC, 2006, se deberá garantizar un número de días en base de un mínimo de 2,5 días corridos por mes de empleo.

-Puesta en votación la indicación del Ejecutivo, fue aprobada por la unanimidad de los integrantes de la Comisión, Senadoras señoras Goic, Muñoz y Van Rysselberghe y Senadores señores Galilea y Letelier.

Número 4), que modifica el artículo 115 del Código del Trabajo, referido al cuadro regulador de trabajo de los barcos

En sesión de 23 de junio de 2021, el Subsecretario del Trabajo, señor Fernando Arab, teniendo en consideración la proposición formulada por las Senadoras Muñoz y Goic, que fue declarada inadmisibles en sesión de 16 de junio de 2021, presentó una indicación para establecer que la Dirección del Trabajo, mediante resolución fundada, en coordinación con la respectiva autoridad marítima, establecerá un sistema especial de control de las horas de trabajo y de descanso y de la determinación de las remuneraciones correspondientes al servicio prestado. Asimismo, establecerá el mecanismo por el cual los trabajadores podrán presentar sus reclamos y quejas a bordo y en tierra respecto de esta materia. En todo caso, el empleador deberá poner a disposición de los trabajadores los medios electrónicos que permitan la presentación de dichos reclamos y quejas, según corresponda.

La asesora del Ministerio del Trabajo y Previsión, Social, señora Daniela Oyarzún, explicó que la propuesta considera lo dispuesto en el inciso segundo de artículo 33 del Código del Trabajo, que establece que la Dirección del Trabajo podrá establecer y regular, mediante resolución fundada, un sistema especial de control de las horas de trabajo y

de la determinación de las remuneraciones correspondientes al servicio prestado.

La Senadora señora Muñoz valoró la propuesta del Ejecutivo. Con todo, hizo presente la necesidad de incorporar una regulación relativa a seguridad social, los descansos y la seguridad a bordo de las embarcaciones dentro de la normativa que deberá dictar la Dirección del Trabajo.

El coordinador legislativo del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, señor Francisco del Río, indicó que la propuesta del Ejecutivo dice relación con materias relativas al registro de horas de trabajo, considerando su impacto en relación a las remuneraciones. En lo que concierne a los mecanismos de reclamación en materia de seguridad social, entre otras, afirmó que regirá el reglamento interno de cada empresa.

-Puesta en votación la indicación del Ejecutivo, fue aprobada con modificaciones por la unanimidad de los integrantes presentes de la Comisión, Senadoras señoras Goic, Muñoz y Van Rysselberghe y Senador señor Letelier.

Número 5), que reemplaza el artículo 116 del Código del Trabajo, referido al descanso mínimo de los trabajadores de naves

En sesión de 23 de junio de 2021, el Subsecretario del Trabajo, señor Fernando Arab, propuso modificar el inciso primero del artículo 116 aprobado en general, para establecer que el descanso mínimo de los trabajadores a que se refiere este párrafo no podrá ser inferior a diez horas dentro de cada período de veinticuatro horas.

Asimismo, propuso considerar que las horas de descanso puedan agruparse, previo acuerdo de las partes, en dos períodos como máximo, uno de los cuales deberá ser de, al menos, ocho horas ininterrumpidas, y el intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso no podrá exceder de catorce horas. De modo excepcional, propuso que, cuando se trate de trabajos que no puedan postergarse y que sean indispensables para el servicio, dicha distribución podrá agruparse, de común acuerdo, en dos períodos, de seis y cuatro horas continuas de descanso, respectivamente. Con todo, esta alternativa no podrá ser acordada más de diez veces en cada mes calendario.

Explicó que dicha proposición considera los lineamientos contenidos en la mesa técnica convocada sobre la materia.

El asesor del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, señor Mario Livingstone, agregó que el acuerdo de la referida mesa técnica consideró que, en el caso de las naves que navegan en aguas internacionales, requieren un descanso que se adecue al sistema de turnos que opera en las embarcaciones, conforme a un criterio de flexibilidad.

El Senador señor Letelier comentó que la propuesta del Ejecutivo implica, en la práctica, dejar sin efecto la regulación

contenida en el proyecto, relativa al descanso de los trabajadores, al extender la jornada laboral por hasta catorce horas diarias, lo que afectaría los derechos de los trabajadores. Por ello, hizo presente la necesidad de cautelar el ejercicio de dichas prerrogativas en lugar de incorporar criterios de flexibilidad a la normativa interna.

La Senadora señora Goic dejó constancia que la propuesta del Ejecutivo, en lo relativo a establecer que el descanso mínimo de los trabajadores a que se refiere este párrafo no podrá ser inferior a diez horas dentro de cada período de veinticuatro horas, no modifica sustancialmente el texto aprobado en primer trámite constitucional, pero permite especificar adecuadamente sus efectos.

-Puesta en votación la propuesta del Ejecutivo, para establecer que el descanso mínimo de los trabajadores a que se refiere el párrafo aplicable al contrato de embarco de los oficiales y tripulantes de las Naves de la Marina Mercante Nacional no podrá ser inferior a diez horas dentro de cada período de veinticuatro horas, fue aprobada por la unanimidad de los integrantes presentes de la Comisión, Senadoras señoras Goic, Muñoz y Van Rysselberghe y Senador señor Letelier.

Enseguida, la Senadora señora Goic puso en votación la indicación de su autoría y de la Senadora señora Muñoz y del Senador señor Letelier, que establece que las horas de descanso podrán agruparse, previo acuerdo de las partes, en dos períodos como máximo, uno de los cuales deberá ser de, al menos, ocho horas ininterrumpidas, y el intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso no podrá exceder de catorce horas.

La Senadora señora Van Rysselberghe fundamentó su rechazo a la propuesta en razón del acuerdo de la mesa técnica convocada sobre la materia.

-Puesta en votación la propuesta, fue aprobada por 3 votos a favor, de las Senadoras señoras Goic y Muñoz y del Senador señor Letelier, y 2 votos en contra, de la Senadora señora Van Rysselberghe y del Senador señor Galilea.

ARTÍCULO SEGUNDO TRANSITORIO, NUEVO

En sesión de 23 de junio de 2021, el Subsecretario del Trabajo, señor Fernando Arab, presentó una indicación para establecer que la resolución fundada a que se refiere el inciso final del artículo 115 incorporado por el numeral 4 del artículo único permanente de esta ley, deberá emitirse en el plazo de nueve meses contado desde la publicación de esta ley.

Al efecto, manifestó que dicha resolución dice relación con un sistema especial de control de las horas de trabajo y de descanso, la determinación de las remuneraciones correspondientes al servicio prestado y establecerá el mecanismo por el cual los trabajadores

podrán presentar sus reclamos y quejas a bordo y en tierra respecto de esta materia.

Enseguida, para efectos de la entrada en vigencia de la ley, hizo presente que, conforme a su artículo primero transitorio, ello se verificará el primer día del sexto mes siguiente a su publicación en el Diario Oficial, de modo que la resolución fundada a que alude el inciso final del artículo 115 no afecta la entrada en vigor de la iniciativa.

-Puesta en votación la indicación del Ejecutivo, fue aprobada por la unanimidad de los integrantes de la Comisión, Senadoras señoras Goic, Muñoz y Van Rysselberghe y Senadores señores Galilea y Letelier.

ARTÍCULO TERCERO TRANSITORIO, NUEVO

En sesión de 23 de junio de 2021, el Subsecretario del Trabajo, señor Fernando Arab, presentó una indicación para establecer que las modificaciones reglamentarias al decreto supremo N°26, que aprueba reglamento de trabajo a bordo en naves de la marina mercante nacional, del año 1987, del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, deberán ser dictadas en el plazo de noventa días contado desde la entrada en vigencia de esta ley.

La asesora del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, señora Daniela Valencia, explicó que la propuesta pretende establecer una fuente legal para la adecuación y actualización de la normativa contenida en el decreto supremo N°26, que aprueba reglamento de trabajo a bordo en naves de la marina mercante nacional, del 23 de febrero de 1987, del Ministerio del Trabajo y Previsión Social.

Al efecto, el Subsecretario del Trabajo, señor Fernando Arab, destacó que, al establecer una fuente legal que sirve de base a las modificaciones reglamentarias, se cumple lo establecido en diversos dictámenes de la Contraloría General de la República sobre la materia.

-Puesta en votación la indicación del Ejecutivo, fue aprobada por la unanimidad de los integrantes de la Comisión, Senadoras señoras Goic, Muñoz y Van Rysselberghe y Senadores señores Galilea y Letelier.

MODIFICACIONES

En conformidad con los acuerdos consignados, la Comisión propone aprobar el proyecto de ley despachado por la Cámara de Diputados, con las siguientes modificaciones:

ARTÍCULO ÚNICO

NÚMERO 2

Artículo 103 letra b)

La ha sustituido por la siguiente:

“b) Número de días de feriado anual al que tiene derecho la gente de mar conforme a lo dispuesto en los artículos 67 y siguientes de este Código y, en el caso de que se les deba aplicar el Convenio Marítimo, MLC, 2006, se deberá garantizar un número de días en base de un mínimo de 2,5 días corridos por mes de empleo.”.

(Unanimidad 5X0. Senadoras Goic, Muñoz y Van Rysselberghe y Senadores Galilea y Letelier).

Número 4

Encabezado

Lo ha sustituido por el siguiente texto:

“4. En el artículo 115:

a) Agréganse los siguientes incisos segundo y tercero, nuevos, pasando el actual inciso segundo a ser inciso cuarto:”.

0000000

Ha incorporado la siguiente letra b):

“b) Agrégase el siguiente inciso final:

“La Dirección del Trabajo, mediante resolución fundada, en coordinación con la respectiva autoridad marítima, establecerá un sistema especial de control de las horas de trabajo y de descanso y de la determinación de las remuneraciones correspondientes al servicio prestado. Asimismo, establecerá el mecanismo por el cual los trabajadores podrán presentar sus reclamos y quejas a bordo y en tierra respecto de estas materias. En todo caso, el empleador deberá poner a disposición de los trabajadores los medios electrónicos que permitan la presentación de dichos reclamos y quejas, según corresponda.”.

(Unanimidad 4X0. Senadoras Goic, Muñoz y Van Rysselberghe y Senador Letelier).

Número 5

Artículo 116

-Ha reemplazado el inciso primero por el siguiente:

“Artículo 116.- El descanso mínimo de los trabajadores a que se refiere este párrafo no podrá ser inferior a diez horas dentro de cada período de veinticuatro horas.”.

(Unanimidad 5X0. Senadoras Goic, Muñoz y Van Rysselberghe y Senadores Galilea y Letelier).

-Ha sustituido en el inciso segundo la frase “seis horas” por “ocho horas”.

(Mayoría 3 votos a favor, Senadoras Goic y Muñoz y Senador Letelier y 2 en contra, Senadora Van Rysselberghe y Senador Galilea).

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo segundo

Lo ha rechazado.

(Unanimidad 5X0. Senadoras Goic, Muñoz y Van Rysselberghe y Senadores Galilea y Letelier).

0000000

Ha incorporado los siguientes artículos transitorios nuevos:

“Artículo segundo.- La resolución fundada a que se refiere el inciso final del artículo 115, incorporado por el número 4 del artículo único de esta ley, deberá emitirse en el plazo de nueve meses contado desde la publicación de esta ley.

Artículo tercero.- Las modificaciones reglamentarias al decreto supremo N°26, de 1987, del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, que aprueba el reglamento de trabajo a bordo en naves de la marina mercante nacional, deberán ser dictadas en el plazo de noventa días contado desde la entrada en vigencia de esta ley.”.

(Unanimidad 5X0. Senadoras Goic, Muñoz y Van Rysselberghe y Senadores Galilea y Letelier).

TEXTO DEL PROYECTO

En conformidad con los acuerdos adoptados, la Comisión de Trabajo y Previsión Social propone aprobar el proyecto de ley en informe en los siguientes términos:

PROYECTO DE LEY:

“Artículo único.- Introdúcense las siguientes modificaciones en el Código del Trabajo, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2002, del Ministerio del Trabajo y Previsión Social:

1. Agrégase en el artículo 97 el siguiente inciso segundo, nuevo, pasando el actual inciso segundo a ser inciso tercero:

“La gente de mar que firme un contrato de trabajo deberá tener la oportunidad de examinar el acuerdo y pedir asesoramiento al respecto antes de firmarlo, y disponer de todas las facilidades necesarias para garantizar que ha concertado libremente un acuerdo habiendo comprendido cabalmente sus derechos y responsabilidades.”.

2. Reemplázase el artículo 103 por el siguiente:

“Artículo 103. El contrato de embarco deberá contener las cláusulas señaladas en el artículo 10 y, adicionalmente, las siguientes:

a) Lugar de nacimiento del trabajador.

b) Número de días de feriado anual al que tiene derecho la gente de mar conforme a lo dispuesto en los artículos 67 y siguientes de este Código y, en el caso de que se les deba aplicar el Convenio Marítimo, MLC, 2006, se deberá garantizar un número de días en base de un mínimo de 2,5 días corridos por mes de empleo.

c) Las prestaciones de protección de la salud y de seguridad social que el armador ha de proporcionar al trabajador.

d) Nombre y matrícula de la nave o naves en la que el trabajador prestará servicios.

e) Asignaciones y viáticos que se pactaren entre las partes.

f) Puerto donde el trabajador deberá ser restituido y, en su caso, demás condiciones de repatriación pactadas.

El armador siempre deberá mantener un ejemplar del contrato de trabajo y del contrato de embarco a bordo de la nave en que el trabajador preste servicios, inclusive en aquellos casos en que el

empleador haya sido autorizado por la Dirección del Trabajo a centralizar la documentación laboral y previsional, conforme lo dispuesto en el inciso sexto del artículo 9.

Asimismo, el armador deberá mantener a bordo de la nave un modelo de contrato de trabajo y un modelo de contrato de embarco en lengua inglesa. En caso de existir convenio colectivo vigente, se deberá, además, mantener a bordo un ejemplar de dicho instrumento junto a una copia en lengua inglesa de las partes del documento que traten materias que puedan ser objeto de inspecciones por parte del Estado rector del puerto respectivo. Lo regulado en este inciso no regirá para naves que naveguen exclusivamente entre puertos nacionales.

Adicionalmente el empleador deberá proporcionar al trabajador, junto con el contrato de trabajo, una descripción de los servicios con que contará a bordo de la nave.”.

3. Agrégase en el inciso segundo del artículo 106 la siguiente oración: “No obstante lo anterior, siempre se deberán respetar los descansos mínimos establecidos en el artículo 116.”.

4. En el artículo 115:

a) Agréganse los siguientes incisos segundo y tercero, nuevos, pasando el actual inciso segundo a ser inciso cuarto:

“En el caso de naves que realicen viajes entre puertos nacionales e internacionales, deberán, además, llevar un ejemplar en lengua inglesa del cuadro regulador, que se deberá fijar junto a la versión en castellano.

El empleador deberá registrar las horas diarias de trabajo y descanso a través de un formato entregado por la Dirección del Trabajo.”.

b) Agrégase el siguiente inciso final:

“La Dirección del Trabajo, mediante resolución fundada, en coordinación con la respectiva autoridad marítima, establecerá un sistema especial de control de las horas de trabajo y de descanso y de la determinación de las remuneraciones correspondientes al servicio prestado. Asimismo, establecerá el mecanismo por el cual los trabajadores podrán presentar sus reclamos y quejas a bordo y en tierra respecto de estas materias. En todo caso, el empleador deberá poner a disposición de los trabajadores los medios electrónicos que permitan la presentación de dichos reclamos y quejas, según corresponda.”.

5. Reemplázase el artículo 116 por el siguiente:

“Artículo 116. El descanso mínimo de los trabajadores a que se refiere este párrafo no podrá ser inferior a diez horas dentro de cada período de veinticuatro horas.

Las horas de descanso podrán agruparse, previo acuerdo de las partes, en dos períodos como máximo, uno de los cuales deberá ser de, al menos, **ocho horas** ininterrumpidas, y el intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso no podrá exceder de catorce horas.

En caso de suspensión del período de descanso necesario para garantizar la seguridad inmediata del buque, de las personas a bordo o de la carga o para socorrer a otros buques o personas que corran peligro en el mar, tan pronto como sea factible, una vez establecida la normalidad el capitán o quien lo reemplazare deberá velar por que se conceda un período adecuado de descanso a todo marino que haya trabajado durante su horario normal de descanso. A su vez, los ejercicios de lucha contra incendios y salvamento y otros ejercicios similares deberán realizarse de forma que perturben lo menos posible los períodos de descansos y que no provoquen fatiga u otra afectación al trabajador.”.

6. Reemplázanse los incisos segundo y tercero del artículo 128 por los siguientes:

“Los pagos de las remuneraciones se efectuarán conforme a lo establecido en el artículo 44.

En el caso de aquellas naves que realicen viajes que contemplen en su ruta un puerto o puertos extranjeros, el armador deberá asegurar medios pertinentes para que el personal a bordo pueda realizar transferencias de toda o parte de su remuneración en el momento y a quien estime pertinente.”.

Disposiciones transitorias

Artículo primero.- La presente ley entrará en vigencia el primer día del sexto mes siguiente a su publicación en el Diario Oficial.

Artículo segundo.- La resolución fundada a que se refiere el inciso final del artículo 115, incorporado por el número 4 del artículo único de esta ley, deberá emitirse en el plazo de nueve meses contado desde la publicación de esta ley.

Artículo tercero.- Las modificaciones reglamentarias al decreto supremo N°26, de 1987, del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, que aprueba el reglamento de trabajo a bordo en naves de la marina mercante nacional, deberán ser dictadas en el plazo de noventa días contado desde la entrada en vigencia de esta ley.”.

Acordado en sesión celebrada el 19 de mayo de 2021, con asistencia de la Senadoras señoras Carolina Goic Boroovic (Presidenta), Adriana Muñoz D'Albora y Jacqueline van Rysselberghe Herrera y de los Senadores señores Rodrigo Galilea Vial y Juan Pablo Letelier Morel; en sesión celebrada el 2 de junio de 2021, con asistencia de la Senadoras señoras Carolina Goic Boroovic (Presidenta), Adriana Muñoz D'Albora y Jacqueline van Rysselberghe Herrera y de los Senadores señores Rodrigo Galilea Vial y Juan Pablo Letelier Morel; en sesión celebrada el 16 de junio de 2021, con asistencia de la Senadoras señoras Carolina Goic Boroovic (Presidenta), Adriana Muñoz D'Albora y Jacqueline van Rysselberghe Herrera y de los Senadores señores Rodrigo Galilea Vial y Juan Pablo Letelier Morel y en sesión celebrada el 23 de junio de 2021, con asistencia de la Senadoras señoras Carolina Goic Boroovic (Presidenta), Adriana Muñoz D'Albora y Jacqueline van Rysselberghe Herrera y de los Senadores señores Rodrigo Galilea Vial y Juan Pablo Letelier Morel.

Sala de la Comisión, a 25 de junio de 2021.

Pilar Silva García de Cortázar
Secretaria abogada de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

PRIMER INFORME DE LA COMISIÓN DE TRABAJO Y PREVISIÓN SOCIAL, ACERCA DEL PROYECTO DE LEY QUE ADECUA EL CÓDIGO DEL TRABAJO AL CONVENIO SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO DE LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (BOLETÍN N° 13.907-13)

- I. **PRINCIPAL OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** Adecuar la normativa contenida en el Código del Trabajo al Convenio sobre el Trabajo Marítimo, de 2006, adoptado en la 94° Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo, promulgado y publicado en el Diario Oficial el 22 de febrero de 2019, en materias relativas al feriado anual, control de las horas de trabajo y de descanso, remuneraciones y descanso mínimo del personal embarcado o gente de mar.
- II. **ACUERDOS:** aprobado en general por la unanimidad de los integrantes de la Comisión, Senadoras Goic, Muñoz y Van Rysseberghe y Senadores Galilea y Letelier.
En cuanto a la discusión en particular, las enmiendas realizadas al texto despachado por la Cámara de Diputados fueron acordadas en forma unánime, con excepción de la efectuada al inciso segundo del artículo 116 del Código del Trabajo, referido a la agrupación de las horas de descanso, que fue aprobada por mayoría, 3 a favor, Senadoras Goic y Muñoz y Senador Letelier y 2 en contra, Senadora Van Rysseberghe y Galilea.
- III. **ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** consta de un artículo único y tres disposiciones transitorias.
- IV. **NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** no hay.
- V. **URGENCIA:** "simple".
- VI. **ORIGEN INICIATIVA:** mensaje del Presidente de la República, señor Sebastián Piñera Echenique.
- VII. **TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** segundo.
- VIII. **APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS:** 136 votos a favor y 7 abstenciones.
- IX. **INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO:** 6 de mayo de 2021.
- X. **TRÁMITE REGLAMENTARIO:** primer informe, en general y en particular.
- XI. **LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:** 1) El Capítulo III del Título II del Libro I del Código del Trabajo, que regula el contrato de los trabajadores embarcados o gente de mar y de los trabajadores portuarios eventuales; 2) el

Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la Organización Internacional del Trabajo ("OIT"), "MLC, de 2006 y 3) Decreto supremo N°26, de 1987, que aprobó el reglamento del trabajo a bordo en naves de la marina mercante nacional.

Valparaíso, 25 de junio de 2021.

Pilar Silva García de Cortázar
Secretaria abogada de la Comisión

Mauricio Fuentes Díaz
Abogado ayudante
