

**INFORME DE LA COMISIÓN DE TRABAJO Y PREVISIÓN SOCIAL**, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica el Código del Trabajo y la Ley de Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales, en materia de trabajo portuario, estableciendo las obligaciones y beneficios que indica. **BOLETIN N° 9.383-05.**

---

HONORABLE SENADO:

La Comisión de Trabajo y Previsión Social tiene el honor de informar respecto del proyecto de ley aludido, que se inició en la Cámara de Diputados por un Mensaje de S.E. la Presidenta de la República, señora Michelle Bachelet Jeria, al que se ha hecho presente urgencia “suma”.

**Cabe señalar que la Sala, en sesión de 22 de julio de 2014, autorizó a la Comisión para discutir esta iniciativa en general y en particular en el primer informe. En cumplimiento del trámite reglamentario, pasa a la Comisión de Hacienda.**

**NORMA DE QUÓRUM**

El artículo 2° permanente de la iniciativa tiene el carácter de norma de quórum calificado, por regular el ejercicio del derecho a la seguridad social, en conformidad con el número 18 del artículo 19 de la Constitución Política, requiriendo para su aprobación del voto conforme de la mayoría absoluta de los senadores en ejercicio, en cumplimiento de lo dispuesto por el inciso tercero del artículo 66 de la misma Ley Fundamental.

**OBJETIVOS PRINCIPALES DEL PROYECTO**

-Facultar a la Dirección del Trabajo para coordinar con la autoridad marítima un sistema de control y protección de la labor realizada por los trabajadores portuarios, a quienes se les otorga el derecho irrenunciable a descansar media hora – en forma simultánea o alternadamente- en los turnos de más de cuatro horas, siendo responsabilidad de los empleadores mantener instalaciones adecuadas para ello.

-Establecer la obligación de constituir Comités Paritarios de Higiene y Seguridad en los puertos.

-Crear un Fondo de Modernización Portuaria que se extinguirá el año 2018, instituir un aporte a beneficio fiscal que contribuirá al mencionado Fondo y otorgar, por una sola vez, a los trabajadores portuarios que cumplan determinados requisitos un beneficio en dinero, que será pagado al entrar en vigencia el reglamento del aporte a beneficio fiscal.

-Declarar el 22 de septiembre de cada año como el Día del Trabajador Portuario.

## ASISTENTES

A una o más de las sesiones en que la Comisión estudió esta iniciativa de ley asistieron, además de sus miembros, la Ministra del Trabajo y Previsión Social, señora Javiera Blanco Suárez; el Subsecretario del Trabajo, señor Francisco Javier Díaz Verdugo; el coordinador legislativo y los asesores de dicha Cartera, señor Francisco del Río Correa, señora Claudia Donaire y señores Cristián Luco, Roberto Godoy y Nicolás Farfán, respectivamente.

Especialmente invitados a la sesión de 23 de julio de 2014, concurrieron:

1) Confederación de Trabajadores Portuarios de Chile (COTRAPORCHI). El Presidente señor Sergio Baeza González y los dirigentes señores Ademir Monardes, Jaime Cáceres, Alejandro Romero, Luis Sanhueza, Sebastián Sánchez, Roberto Rojas, Álvaro Romero y el asesor laboral señor Juan Soto. 2) Uniones Portuarias de Chile. El dirigente y vocero de Unión Portuaria del Bío Bío, señor José Agurto Alegría y el asesor y encargado de las comunicaciones señor Gonzalo Díaz Cáceres. Los voceros de San Antonio señores Sergio Vargas Rodríguez y Eduardo Araya. El vocero de Iquique señor Cesar Luna Valdovinos. El vocero y dirigentes portuarios de Antofagasta señor Carlos Suárez y señores Walter Inostroza, Jorge Vallejos, Alejandro Arenas y Jorge Zuleta, respectivamente. 3) Coordinadora de Trabajadores Terminales y Puertos de Bahía de Mejillones (COTRATEP): Los dirigentes señores José Barnao y Ademir Monardes y del Puerto de Mejillones-Angamos, el Presidente del Sindicato señor Richard Orellana. 4) Terminal Pacífico Sur Valparaíso (TPS). El Presidente señor José Miguel Rodríguez y el tesorero señor Eduardo Lobos. Sindicato N°1, los directores señores Javier Escobar, Osvaldo Saavedra y Alexis Lagos. Sindicato N° 2, el secretario señor Juan Camilo Yergues. 5) Federación de Trabajadores Portuarios de Penco-Lirquén (FETRAPORT). El Presidente señor Diego Silva Farías, el secretario señor Daniel Álvarez, el tesorero señor Carlos Salgado y los señores Francisco Salgado y Franklin Gutiérrez. Puerto de Lirquén. El Presidente del Sindicato de Operadores de Grúa Horquilla señor Juan Fuentes Jara y el Presidente del Sindicato de Empleados señor Alejandro Albornoz. 6) San Antonio Terminal Internacional (STI). El Gerente General señor Alberto Bórquez. 7) San Vicente Terminal Internacional (SVTI). El Presidente del Sindicato señor Héctor Rubilar y el secretario del Sindicato Muellaje N° 1 y 2, señor Víctor Cisternas. 8) Coronel Container Terminal S.A. (CCT). El Presidente señor Luis Solar, el secretario señor Christopher Puga y el tesorero señor Claudio González. 9) Puerto de Ventanas S.A.. El Gerente General señor Jorge Oyarce Santibáñez y las asesoras señoras Cecilia Valdés y María Jesús Castro. 10) Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G. El Presidente señor Jorge Marshall Rivera, el Vicepresidente señor Rodolfo García y el señor Gonzalo Guerrero. 11) Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas (SAAM) S.A. El Gerente General señor Javier Bitar Hirmas, la Gerente Legal señora Karen Paz, el Gerente de Puertos señor Yurik Díaz, el Gerente de Asuntos Corporativos señor Claudio Vera Acuña y la abogada asesora señora Marcela Alt.

Especialmente invitados a la sesión de 6 de agosto de 2014, concurrieron:

1) Instituto Libertad y Desarrollo. El Investigador del Programa Legislativo, señor Sergio Morales Cruz. 2) Terminal Internacional S.A. Chile, San Antonio. El Gerente General, señor Alberto Bórquez y el Gerente de Asuntos Corporativos de SAAM S.A., señor Claudio Vera. 3) Terminal Internacional S.A., Iquique. El Gerente General, señor Manuel Cañas Estévez y el Gerente de Administración y Finanzas, señor Cristián Toledo.

Asimismo, estuvieron presentes la abogada y la asesora económica de la Biblioteca del Congreso Nacional, señora Paola Álvarez y señora Irina Aguayo, respectivamente; la asesora legislativa del Ministerio Secretaría General de la Presidencia señora Vanesa Salgado; el asesor del Instituto Igualdad, señor Sebastián Divin; el investigador del Programa Legislativo del Instituto Libertad y Desarrollo, señor Sergio Morales Cruz; los asesores parlamentarios: de la Senadora Adriana Muñoz la periodista señora Andrea Valdés y el señor Luis Díaz. Del Senador Andrés Zaldívar el señor Ignacio Imas Arenas y del Senador Andrés Allamand los señores Sebastián Bozzo y Gonzalo Guerrero; el asesor del Comité Unión Demócrata Independiente, señor Giovanni Calderón y el periodista y la fotógrafa del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, señora María de los Ángeles Santos y señor Rodolfo Carrasco, respectivamente.

A la sesión de 23 de julio de 2014 concurrieron los Senadores señores Alejandro Navarro Brain y Fulvio Rossi Ciocca.

## **ANTECEDENTES**

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

### **I.- ANTECEDENTES JURÍDICOS**

- 1) Código del Trabajo.
- 2) Ley N° 16.744, sobre Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales.
- 3) Decreto supremo N° 70, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, del año 2008, que creó la Comisión Asesora en materias marítimas y portuarias.

### **II.- ANTECEDENTES DE HECHO**

El Mensaje que da origen al proyecto de ley señala, entre sus antecedentes, que, en las últimas décadas, producto de la apertura a los mercados internacionales, nuestro país ha experimentado un incremento de su intercambio comercial, en cuyo proceso los puertos del país cumplen un rol estratégico con la finalidad de proveer una plataforma

eficiente que garantice la adecuada salida de productos e ingreso de bienes importados.

En ese contexto, describe que se ha promovido una permanente modernización del sector portuario, lo que genera la necesidad de resolver los desafíos pendientes que enfrenta, particularmente en lo relativo al perfeccionamiento de su marco regulatorio y las deficiencias que afectan la seguridad de los trabajadores en la prestación de servicios y en el mejoramiento de sus condiciones laborales.

Al mismo tiempo, informa que, de modo complementario al proyecto de ley, el Ejecutivo potenciará el trabajo de la Comisión Asesora Marítimo Portuaria, con la finalidad de consolidar la modernización de dicho sector mediante la revisión de su institucionalidad y marco regulatorio, el rol de las autoridades con competencia en la materia, la planificación estratégica y coordinación de actividades entre los entes públicos y privados, la relación entre los puertos y las ciudades y las condiciones laborales de los trabajadores del sector.

Seguidamente, la expresión de motivos de la iniciativa expone el contenido del proyecto de ley.

En primer lugar, en lo relativo a las modificaciones al Código del Trabajo, la iniciativa apunta a generar mejores condiciones de trabajo y fiscalización para los trabajadores del sector portuario. Dentro de dichas disposiciones, se encuentra la obligación de control de acceso y permanencia en faenas para todos los puertos del país. En efecto, establece que dichas labores sólo podrán ser realizadas por trabajadores con permiso vigente, los que operarán bajo el control de la autoridad marítima, sin perjuicio de las facultades que le asisten, en materia laboral, a la Dirección del Trabajo. En efecto, añade que ambas entidades deberán implementar un Sistema de Control del Cumplimiento de la Normativa Laboral Portuaria.

En lo tocante al reconocimiento del derecho a descanso irrenunciable dentro de la jornada, el Mensaje propone establecer su ejercicio, por lo menos, durante 30 minutos en cada jornada o turno de trabajo que exceda de 4 horas. Asimismo, contempla la responsabilidad de las empresas en la mantención de instalaciones adecuadas para que los trabajadores puedan ejercer dicha prerrogativa

En cuanto a la garantía de turnos en los Convenios de Provisión de Puestos de Trabajo, el proyecto de ley, con la finalidad de mejorar las condiciones mínimas de trabajo del sector, propone aumentar dicha garantía para asegurar, al menos, el equivalente a un ingreso mínimo mensual en cada mes calendario para cada uno de los trabajadores portuarios que formen parte del convenio respectivo.

Asimismo, el proyecto propone modificar la ley N° 16.744, sobre accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, al introducir una nueva regulación aplicable a los Comités Paritarios de Higiene y Seguridad en faenas portuarias.

Enseguida, el Mensaje contempla la Creación de un Fondo para la Modernización Portuaria, con la finalidad de modernizar la actividad mediante el mejoramiento de sus niveles de eficiencia y competitividad. En consecuencia, la creación de dicho Fondo, cuyo pago de beneficios será efectuado por la Tesorería General de la República, apunta al financiamiento de las actividades vinculadas a su proceso de modernización, el que considera las toneladas de carga transferidas por las empresas portuarias operadoras, concesionarias o administradoras de frentes de atraque portuarios en el territorio nacional.

Por otra parte, el proyecto contempla la **declaración del 22 de septiembre de cada año como el “Día del Trabajador Portuario”**, con miras a reconocer la organización sindical de los trabajadores del sector, aun en épocas en que el sindicalismo fue duramente reprimido. **En efecto, el Mensaje propone establecer dicho reconocimiento como una manera de honrar la actividad y destacar su importancia en el desarrollo del país, pero también con la finalidad de conmemorar la muerte de cinco dirigentes portuarios durante la dictadura -Héctor Rojo Alfaro, Samuel Núñez González, Armando Jiménez Machuca, Guillermo Álvarez Cañas y Luis Alberto Lizardi Lizardi-, según lo establecido en el Informe Rettig.**

Seguidamente, la iniciativa contempla el otorgamiento de un beneficio económico para los trabajadores portuarios que reúnen ciertos requisitos, en cumplimiento de un acuerdo suscrito por la anterior administración en enero de 2014, en el contexto de un conflicto laboral a raíz de la vulneración del derecho a descanso de media hora para colación. En ese contexto, la expresión de motivos de la iniciativa asevera que, en consideración del principio de continuidad del Estado, junto a la necesidad de cumplir los compromisos adquiridos, dicho acuerdo es asumido reconociendo, al mismo tiempo, el carácter excepcional de los beneficios que contempla.

En lo relativo a la vigencia de los pactos compensatorios por el no otorgamiento del descanso de media hora, y en el entendido que muchas organizaciones mantienen acuerdos compensatorios por el no otorgamiento efectivo de la media hora de colación, el proyecto de ley incorpora una disposición por la cual se establece que tales pactos no podrán ser modificados sino por acuerdo de ambas partes, una vez transcurridos el plazo de 180 días corridos siguientes a la dictación de la ley, los que, a falta de acuerdo, pasarán a formar parte de la remuneración asignada al turno respectivo.

Asimismo, establece que la modificación de la garantía de turnos, mediante un Convenio de Provisión de Puestos de Trabajo, no afectará a aquellos convenios ya depositados en la Inspección del Trabajo con anterioridad a su entrada en vigencia.

Finalmente, en lo tocante a la vigencia de las disposiciones contenidas en el proyecto de ley, propone que el artículo primero transitorio -esto es, aquel que establece los requisitos para acceder al beneficio en dinero reseñado precedentemente- entrará en vigencia una vez que lo hagan los artículos 1° a 5° permanentes de dicho cuerpo legal.

Con todo, establece que las empresas portuarias y de muellaje dispondrán de 180 días, contados desde la entrada en vigencia de la ley, para adecuarse a las nuevas exigencias que impone la ley en materia de descansos e instalaciones para su cumplimiento, sistema de control portuario y constitución de Comités Paritarios de Higiene y Seguridad.

-----

### **DISCUSIÓN EN GENERAL Y EN PARTICULAR**

El texto del proyecto de ley despachado por la Cámara de Diputados está estructurado en seis artículos permanentes y cuatro transitorios.

a) El artículo 1° modifica el Código del Trabajo de la siguiente manera:

-En el artículo 133 se circunscribe claramente la realización de las faenas de carga y descarga de mercancías y demás propias de la actividad portuaria a los trabajadores portuarios permanentes, a los trabajadores afectos a un convenio de provisión de puestos de trabajo y a trabajadores eventuales, cuyo ingreso y permanencia en los recintos portuarios será controlado además de la autoridad marítima por la Dirección del Trabajo. Con todo, se dispone que las empresas concesionarias de frentes de atraque que administren terminales portuarios y las empresas de muellaje que operen en puertos privados deben dar cumplimiento a las obligaciones que establezca el Sistema de Control de Cumplimiento de la Normativa Laboral Portuaria.

-Se agrega un artículo 133 bis, nuevo, que define el Sistema de Control precedentemente mencionado, sujeto a la coordinación de la autoridad marítima y de la Dirección del Trabajo.

-En el artículo 137, referido a las reglas especiales a que se sujetará el contrato de los trabajadores portuarios, se asegura en los turnos de más de cuatro horas el derecho a un descanso de media hora, de carácter irrenunciable, siendo responsabilidad de los empleadores mantener instalaciones adecuadas para ello.

-En el artículo 142, que regula los convenios de provisión de puestos de trabajo y respecto de la garantía de turnos de trabajo se propone asegurar mensualmente, al menos, el equivalente al valor del ingreso mínimo mensual.

b) El artículo 2° modifica la Ley sobre Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales, eliminando la restricción de contar con Comités Paritarios de Higiene y Seguridad en el ámbito portuario, incorporando en consecuencia un artículo 66 ter, nuevo, que regula su constitución y funcionamiento.

c) El artículo 3° autoriza, a contar de la entrada en vigencia de la ley, la creación de un Fondo de Modernización Portuaria, que

será administrado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, cuyo objetivo consistirá en dar apoyo al mejoramiento institucional del sector portuario público y privado, en aspectos tales como los sistemas de información y de estadísticas.

d) El artículo 4° dispone por cuatro años un aporte a beneficio fiscal– en función de las toneladas de carga transferidas- de parte de las empresas concesionarias de puertos privados, por las concesionarias de frentes de atraque portuarios y, en su caso, por la empresa pública estatal administradora.

e) El artículo 5° preceptúa que una vez entrado en vigencia el reglamento del aporte a beneficio fiscal instaurado en el artículo 4°, se autorizará a la Tesorería General de la República a pagar el beneficio contemplado en el artículo primero transitorio.

f) El artículo 6° declara al 22 de septiembre de cada año como Día del Trabajador Portuario.

g) El artículo primero transitorio instaura, por una sola vez, un beneficio en dinero para los trabajadores portuarios que reúnen determinados requisitos.

h) El artículo segundo transitorio prohíbe la modificación de los acuerdos de compensación por el no uso de la media hora de colación, sino hasta 180 días después de la entrada en vigencia de la ley y por acuerdo de las partes. Si no hubiera acuerdo, los bonos, asignaciones u otros emolumentos pasarán a formar parte de la remuneración del turno respectivo.

i) El artículo tercero transitorio posibilita implementar las adecuaciones derivadas de las modificaciones al Código del Trabajo y a la Ley sobre Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales, dentro de los 180 días siguientes a la publicación de la ley en el Diario Oficial.

j) El artículo cuarto transitorio dispone que la modificación al artículo 142 del Código del Trabajo sobre la garantía de turnos no afectará los convenios de provisión de puestos de trabajo que hayan sido depositados en la Inspección del Trabajo con anterioridad a la vigencia de la ley.

-----

#### **SESIÓN DE 23 DE JULIO DE 2014**

En la primera sesión de análisis del proyecto referido al trabajo portuario, la Comisión escuchó los planteamientos de la Ministra del Trabajo y Previsión Social y recibió en audiencia a diversos dirigentes sindicales y a representantes de entidades operadoras de los puertos, quienes expusieron las siguientes opiniones y propuestas. **Sin**

**perjuicio de las intervenciones consignadas en este informe, en la página web del Senado vinculado al Boletín N° 9.383-05 se pueden consultar los textos acompañados por los invitados.**

**MINISTRA DEL TRABAJO Y PREVISIÓN SOCIAL,  
SEÑORA JAVIERA BLANCO SUÁREZ**

La Ministra del Trabajo y Previsión Social, señora Javiera Blanco Suárez, expuso los antecedentes, el contenido y los propósitos que persigue la iniciativa legal en estudio.

Al inicio de su exposición, explicó que el proyecto de ley cumple el compromiso adquirido por el Gobierno anterior con los trabajadores del sector portuario, con la finalidad de resolver sus problemáticas y evitar una paralización de las faenas que desarrollan, particularmente a raíz del no otorgamiento de media hora de descanso para colación en el período comprendido entre los años 2005 y 2012. En efecto, manifestó que, en el año 2005, se produjo una disminución de su jornada de trabajo, de ocho horas a siete horas y media, lo que llevó a excluir la media hora de colación dentro de ésta.

Asimismo, informó que la iniciativa pretende incorporar una nueva regulación aplicable a los trabajadores del sector portuario en diversas materias. Al efecto, detalló que en su articulado se contienen disposiciones referidas al mejoramiento de sus condiciones laborales, pago del beneficio por media hora de colación a los trabajadores que no lo hubieren recibido oportunamente, establecimiento de un aporte por parte de las empresas del sector y creación de un Fondo de Modernización Portuaria.

Seguidamente, detalló el contenido del proyecto de ley sometido a consideración de la Comisión.

En primer lugar, precisó que la iniciativa contempla el establecimiento del derecho a colación, por treinta minutos, con carácter irrenunciable. En ese sentido, aseveró que la continuidad que caracteriza a las faenas portuarias dice relación con el efecto de circunstancias imprevistas que generen su interrupción por períodos largos de tiempo. En consecuencia, manifestó que dicha continuidad de la jornada no puede restringir el ejercicio del derecho a colación dentro de la jornada o la afectación de la seguridad y salud en el empleo.

Seguidamente, explicó que el proyecto de ley contempla el establecimiento de un Sistema de Control de Cumplimiento de la Normativa Laboral Portuaria, con la finalidad de controlar el acceso y la permanencia de los trabajadores en los recintos portuarios y garantizar el ejercicio del derecho a colación y descanso. En ese contexto, detalló que se implementarán las instalaciones y los mecanismos tecnológicos que se requieren para cumplir dicho propósito, tales como tarjetas de registro de ingreso y salida de faena.

Asimismo, puntualizó que las facultades de fiscalización y control de dichas disposiciones recaerán no sólo en la autoridad marítima, como ocurre actualmente, sino, además, en la Dirección del Trabajo.

En ese sentido, añadió que la obligación de control y registro regirá para todos los trabajadores del sector, y no sólo respecto de los cerca de siete mil trabajadores eventuales que actualmente desempeñan labores en faenas portuarias.

En lo relativo a los bonos, asignaciones u otros emolumentos que los trabajadores portuarios pudieren estar percibiendo en virtud de un contrato de provisión de puestos de trabajo u otro tipo de acuerdo colectivo, como compensación por el no uso efectivo de la media hora de colación, enfatizó que dichos acuerdo sólo podrán ser modificados por acuerdo de las partes, a partir de los ciento ochenta días siguientes a la publicación de la ley en el Diario Oficial, y, a falta de acuerdo, pasarán a formar parte de la remuneración del turno respectivo.

En lo tocante a la creación de Convenios de Provisión de Puestos de Trabajo, puntualizó que la iniciativa contempla el funcionamiento de dichos convenios con la finalidad de garantizar un número determinado de turnos para un grupo de trabajadores, con un piso de un ingreso mínimo mensual por cada mes de trabajo, a diferencia de lo que ocurre actualmente, en que dicho ingreso se encuentra garantizado por una vez para cada trimestre.

Enseguida, detalló que el proyecto propone la creación de Comités Paritarios de Higiene y Seguridad estableciendo la obligación, para las empresas de muellaje, de constituir y mantener dichas entidades en cada puerto en que utilicen los servicios de más de 25 trabajadores permanentes y eventuales.

A continuación, dio cuenta de las disposiciones que la iniciativa contiene en relación al Fondo de Modernización del Sector Portuario.

En primer lugar, explicó que dicho instrumento, cuya extinción se prevé para el año 2018, apunta a establecer un mejoramiento institucional del sector portuario, público y privado, en lo relativo a su eficiencia, competitividad y sistema de control de asistencia de los trabajadores. Al efecto, puntualizó que se propone la administración de dicho fondo por parte del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el que deberá dictar un decreto para determinar las actividades y los mecanismos de asignación de los recursos, cuyo monto aproximado ascendería a 10 millones de dólares.

Seguidamente, agregó que el proyecto contempla un aporte de cargo de las empresas concesionarias de puertos privados, concesionarias de frentes de atraque portuarios y de las empresas portuarias públicas estatales administradoras -en el caso de los puertos no concesionados a beneficio fiscal- que permitirá recaudar anualmente U\$15,6

millones, con la finalidad de realizar aportes al Fondo de Modernización Portuaria por un monto máximo de U\$2 millones anuales, mediante los pagos realizados a la Tesorería General de la República.

Para el cálculo de dicho aporte, añadió, debe atenderse al total de toneladas transferidas por la empresa de que se trate, toda vez que se contempla el pago de 0,2 dólares de Estados Unidos de América por cada una de las toneladas de carga general y de 0,1 dólares de Estados Unidos de América por cada una de las toneladas de carga a granel sólido o líquido, excluidas las toneladas de cabotaje.

En ese contexto, aseveró que el establecimiento de un aporte de las empresas se ajusta a las disposiciones constitucionales y legales aplicables al efecto, en los mismos términos en que ocurre con una serie de instrumentos similares tales como el aporte solidario para el seguro de cesantía o el fondo de administración pesquera.

Por otra parte, detalló que el proyecto contempla la declaración del 22 de septiembre de cada año como el “Día del Trabajador Portuario”.

Finalmente, agregó que la iniciativa propone el pago de un beneficio económico, comprometido en el acuerdo suscrito en enero de 2014 por el Gobierno anterior, en el contexto de un conflicto desatado en relación al derecho a descanso de media hora para colación. En ese sentido, explicó que se trata de un beneficio excepcional y único que responde a una expectativa creada entre los trabajadores portuarios afectados por la incertidumbre jurídica sobre el derecho a descanso, el que opera ante el cumplimiento de los requisitos y en conformidad al procedimiento que detalla la iniciativa.

Al efecto, detalló que dicho beneficio -cuyo costo total asciende a U\$53,3 millones- equivale a un bono de \$1.953 por cada turno efectuado por el trabajador en el período comprendido entre el 1 de enero de 2005 y el 31 de diciembre de 2012, el que se calculará en proporción a los turnos efectivos realizados por el trabajador portuario en que no haya hecho uso de descanso de colación.

#### **REPRESENTANTES DE LA CONFEDERACIÓN DE TRABAJADORES PORTUARIOS DE CHILE (COTRAPORCHI)**

El Presidente de la Confederación de Trabajadores Portuarios de Chile (COTRAPORCHI), señor Sergio Baeza, expuso el parecer de dicha organización respecto del proyecto de ley en estudio, particularmente en lo relativo al ejercicio del derecho de colación, por media hora, dentro de la jornada de trabajo.

En ese sentido, coincidió con la necesidad de establecer el carácter irrenunciable de dicha prerrogativa, sin perjuicio que, agregó, durante el análisis de la forma en que aquella podrá ser ejercida, debe atenderse a las particularidades de la faena portuaria de que se trate.

En la misma línea, el Secretario de la Confederación de Trabajadores Portuarios de Chile (COTRAPORCHI) y dirigente de la Coordinadora de Trabajadores Terminales y Puertos de Bahía de Mejillones (COTRATEP), señor José Barnao, manifestó que la forma en que debe ejercerse el derecho a colación dentro de la jornada debe evitar la división de ésta en dos partes.

En efecto, aseveró que los trabajadores del sector portuario se desempeñan en contextos muy diversos, habida cuenta de los distintos productos que son transportados en sus faenas o el tamaño y eficiencia de las distintas instalaciones portuarias.

En consecuencia, sostuvo que la interrupción de la jornada en puertos de mayor tamaño con la finalidad de ejercer el derecho a colación puede dificultar gravemente las tareas propias de la actividad portuaria. Habida cuenta de ello, abogó por permitir el ejercicio de dicha prerrogativa en conformidad a un sistema de turnos alternado, con la finalidad de asegurar la continuidad de tales labores.

En ese sentido, agregó que, en la práctica, las organizaciones sindicales han acordado con las empresas un sistema que permite ejercer el derecho a colación dentro de la jornada, el que opera sin afectar el carácter continuo de las faenas portuarias.

El dirigente de la Coordinadora de Trabajadores Terminales y Puertos de Bahía de Mejillones (COTRATEP), señor Ademir Monardes, añadió que mediante la utilización de un sistema de relevos para ejercer el derecho a colación sin interrumpir la jornada de trabajo, es posible incorporar a un mayor número de trabajadores a cada faena.

Asimismo, coincidió en que, mediante los acuerdos que las organizaciones sindicales del sector han suscrito, se han implementado mejoras sustantivas a las condiciones laborales de los trabajadores.

El dirigente de la Confederación de Trabajadores Portuarios de Chile (COTRAPORCHI), señor Roberto Rojas, coincidió en la necesidad de ponderar, durante la tramitación de la iniciativa, las distintas particularidades de los distintos puertos que operan en el país, toda vez que sus respectivas organizaciones sindicales han promovido una serie de acuerdos que mejoran las condiciones laborales de los trabajadores. En consecuencia, abogó por la necesidad de establecer el ejercicio del derecho a media hora de colación mediante turnos alternados, con la finalidad de evitar la interrupción de la jornada de trabajo.

Seguidamente, el tesorero del Sindicato del Terminal Pacífico Sur Valparaíso (TPS), señor Eduardo Lobos, añadió que el establecimiento del derecho a colación, durante media hora, constituye una prerrogativa que generaría un avance para los trabajadores del sector portuario. Con todo, aseveró que la forma en que puede ejercerse debe ser analizada en detalle, toda vez que podría afectar la continuidad de las faenas y el desempeño de los servicios.

### **Consultas**

El Senador señor Letelier consultó respecto de las compensaciones que los trabajadores portuarios han recibido por no ejercer el derecho a colación durante media hora dentro de su jornada.

El Secretario de la Confederación de Trabajadores Portuarios de Chile (COTRAPORCHI) y dirigente de la Coordinadora de Trabajadores Terminales y Puertos de Bahía de Mejillones (COTRATEP), señor José Barnao, explicó que, tratándose de Puerto Angamos, las organizaciones sindicales han convenido, mediante instrumentos colectivos, a modo de compensación, el pago de \$3.600 por no ejercer el derecho a colación, desde el 1° de abril de 2013 a la fecha, a raíz del Dictamen Ord. N° 1186/013<sup>1</sup> de la Dirección del Trabajo, de 22 de marzo del mismo año, que permite que las partes puedan convenir la forma y oportunidad de ejercer dicha prerrogativa.

Asimismo, abogó por el pago retroactivo de la compensación por no haber ejercido el derecho a colación entre los años 2005 y 2012.

El Senador señor Larraín consultó respecto del efecto que, en la práctica, el ejercicio del derecho a colación puede generar en la distribución de la jornada de trabajo.

El Secretario de la Confederación de Trabajadores Portuarios de Chile (COTRAPORCHI) y dirigente de la Coordinadora de Trabajadores Terminales y Puertos de Bahía de Mejillones (COTRATEP), señor José Barnao, sostuvo que cada turno portuario equivale a siete horas y media, desde el año 1981 a la fecha, incluyendo la media hora de colación, la que, en la práctica, hasta el año 2013, no se ejercía ni se compensaba en dinero.

En la misma línea, la asesora del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, señora Claudia Donaire, agregó que, desde el año 2005, en conformidad a la ley N° 19.759, que modificó el Código del Trabajo en lo relativo a las nuevas modalidades de contratación, al derecho de sindicación, a los derechos fundamentales del trabajador y a otras materias que indica, la jornada ordinaria de los trabajadores portuarios asciende a 45 horas semanales, las que se cumplen mediante los referidos turnos de siete horas y media.

De ese modo, añadió, se ha originado la necesidad de compensar a aquellos trabajadores que no hubieren ejercido el derecho a colación desde 2005 -esto es, al momento de entrada en vigencia de la referida disposición legal- hasta el año 2013, oportunidad en la que, en conformidad al referido Dictamen de la Dirección del Trabajo, las organizaciones sindicales pueden negociar con los empleadores el pago de un bono equivalente al ejercicio del derecho a colación.

### **REPRESENTANTES DE LAS UNIONES PORTUARIAS DE CHILE**

<sup>1</sup> Disponible en el link: <http://www.dt.gob.cl/legislacion/1611/w3-article-101772.html>

El dirigente y vocero de la Unión Portuaria de Chile del puerto de San Antonio, señor Sergio Vargas Rodríguez, se refirió al tema de la media hora de descanso y precisó que desde el año 2005 –época en que se modificó el artículo 22 del Código del Trabajo para establecer la jornada de 45 horas semanales- los trabajadores se preguntaron qué ocurría con esa media hora de colación, dándose inicio a una discusión con los distintos gobiernos por estimar que ese lapso de tiempo representaba una necesidad biológica, de salud y de seguridad.

Agregó que los trabajadores del puerto de San Antonio lucharon por el reconocimiento de la media hora de colación, obteniendo un resultado a su favor que hasta hoy día persiste.

Aseveró que la Unión Portuaria de Chile considera como un derecho irrenunciable la media hora de descanso y colación, que debe cumplirse a la mitad del turno, conforme al inciso primero del artículo 34 del Código del Trabajo y según las instrucciones de los organismos de salud.

A continuación, hizo uso de la palabra el asesor y encargado de las comunicaciones de la Unión Portuaria de Chile, señor Gonzalo Díaz Cáceres, quien señaló que la media hora de colación es un anhelo perseguido hace muchos años por los trabajadores portuarios, materia que va en estrecha relación con la propuesta –de los propios trabajadores- de un sistema de producción socialmente sustentable, moderno y en concordancia con los acuerdos internacionales suscritos por Chile.

Recordó que hace tres años el Congreso Nacional dio su aprobación al Acuerdo N° 187 de la OIT, sobre el marco promocional para la seguridad y salud en el trabajo, que es el sustento de la media hora de colación, porque la Organización Internacional del Trabajo, el INTA y otras entidades especializadas en nutrición han dispuesto que todo trabajador debe alimentarse cada cuatro horas, ya que transcurrido dicho tiempo el metabolismo basal empieza a disminuir, pudiendo acarrear una diabetes, gastritis o problemas de concentración, situaciones todas que en los puertos pueden provocar problemas de seguridad laboral.

Prosiguió diciendo que la OIT ha señalado que los trabajadores que se alimentan transcurridas cuatro horas elevan su productividad en un 20%.

Luego, se centró en el tema de la alternancia de trabajadores para hacer uso de la media hora y se preguntó cómo el Estado de Chile puede asegurar que la cuadrilla que se quedó trabajando no ejecutará doble faena, situación que así ocurre en la actualidad en algunos puertos y, puntualizó, que lamentablemente no existen las condiciones tecnológicas e institucionales para controlar el debido cumplimiento de la obligación.

Si no se regula y fiscaliza adecuadamente esta irregularidad, advirtió, los trabajadores van a empezar a vender el reemplazo, generando, además, una competencia desleal, porque existen sindicatos poderosos que se van a oponer, pero a los sindicatos de puertos chicos se les va a imponer esa realidad.

Opinó que si en todos los puertos se cumple a una misma hora, según los turnos, la media hora de colación se facilitará la fiscalización y, por ende, se podrá evitar la doble faena o venta de reemplazos.

El asesor y encargado de las comunicaciones de la Unión Portuaria de Chile, señor Gonzalo Díaz Cáceres, retomó la idea de modernizar los puertos, atendido que la inversión en éstos es bajísima y no existe capacitación. A este último respecto, informó que en la Octava Región se obtuvo que un 4% de los trabajadores lograra una certificación y no se pudo ir más allá, porque se informó que no existían fondos para ello y agregó que si se continúa con esta política recién en 25 años se va a poder certificar a todos los trabajadores portuarios.

Reiteró que las empresas no quieren invertir en los puertos y el Estado no cuenta con fondos para ello, pero los trabajadores están solicitando que se modernicen los puertos, de modo que puedan tener salud, seguridad, estabilidad, sustentabilidad social y mayor producción.

Inmediatamente, participó el dirigente y vocero de la Unión Portuaria del Bío Bío, señor José Agurto Alegría, el que hizo presente la situación de los trabajadores de varios puertos del sur de Chile, quienes no cuentan con baños ni agua potable ni tampoco instalaciones para hacer uso del derecho a colación y solicitó a la Comisión que escuche las propuestas de mejoramiento y modernización de los puertos, finalidad que se espera logre concreción en un futuro proyecto de ley, que ya ha sido denominado como "ley larga".

A continuación, hizo uso de la palabra el dirigente y vocero de la Unión Portuaria de Iquique, señor César Luna Valdovinos, para explicar que las faenas en el sector portuario son diversas según la zona del país donde se desarrollen y la media hora de colación utilizada en forma alternada puede provocar problemas en la seguridad de los trabajadores, porque en general se labora en cuadrilla, dado las peculiaridades de la carga y descarga, por lo que disponer que dos trabajadores descansen y dos sigan produciendo lentifica y hace más peligroso el trabajo.

Recalcó que la finalidad del derecho a colación es que el trabajador tenga un descanso justo y reparador, y la seguridad de la estabilidad de su empleo, dándole –además– garantía de una mejor productividad a la empresa.

El dirigente y vocero de la Unión Portuaria de Chile del puerto de San Antonio, señor Sergio Vargas Rodríguez, quiso dejar constancia que no es cierto que los puertos requieren –luego de parar la faena- de muchas horas para dar inicio a sus funciones, porque todos los puertos de Chile detienen su labor a las seis y media de la mañana y a las 8 reinician el trabajo de inmediato.

Agregó que cuando los trabajadores han paralizados las faenas a lo largo de todo el país, sólo han bastado cinco minutos para –una vez terminado el paro- dar inicio al trabajo correspondiente.

#### COMENTARIO

El Senador señor Allamand, respecto de la denominada “ley larga”, vinculada con la modernización portuaria, manifestó su total disposición para que todos los interesados puedan contribuir al señalado objetivo durante su tramitación legislativa.

Enseguida, sobre los dichos de algunos dirigentes portuarios de hacer coincidente entre los trabajadores la media hora de colación, por una primera razón que sería evitar que los empresarios de alguna manera presionaran para que se produjera la doble faena, estimó que el Ejecutivo debiera buscar una fórmula para fiscalizar adecuadamente. En cuanto al argumento de la protección de la salud de los trabajadores, dijo entender que todos debieran parar cumplidas cuatro horas de trabajo y extenderlo al resto de la fuerza laboral del país.

El asesor y encargado de las comunicaciones de la Unión Portuaria de Chile, señor Gonzalo Díaz Cáceres, aseveró que todas las personas debieran alimentarse máximo cada cuatro horas, por las razones anteriormente señaladas y si no se cumple con ello es porque se le da prioridad a la productividad por sobre el bienestar y la seguridad laboral. Asimismo, aclaró que no se está diciendo que todos los trabajadores chilenos debieran ir a colación a la misma hora, porque eso dice relación con los distintos turnos de trabajo.

El Senador señor Navarro destacó que la materia en estudio es un tema recurrente que el Ejecutivo está encauzando por el camino de la modernización, incorporando en el Código del Trabajo el derecho irrenunciable del descanso por media hora, el aporte privado y el aporte estatal para el mejoramiento de los puertos.

Precisó que se está reparando el error de incurrir en la desregularización del Estado y aseguró que las movilizaciones de los trabajadores portuarios abrieron el camino para estar discutiendo en el Congreso Nacional una iniciativa que empieza a ocuparse de la protección de éstos y de la modernización del trabajo en los puertos de Chile.

## **EXPOSICIÓN DEL REPRESENTANTE DE PUERTO VENTANAS S.A.**

El Gerente General de Puerto Ventanas S.A., señor Jorge Oyarce Santibáñez, recordó que el proyecto de ley en análisis surgió para dar respuesta a la movilización de trabajadores portuarios ocurrida en enero del año en curso, cuya principal demanda fue el pago, de manera retroactiva de la media hora de colación adeudada. Respecto de esto último aclaró que no todos los puertos adeudaban dicho pago y tampoco todos los trabajadores se sumaron al paro, puesto que los pertenecientes a Puerto Ventanas no participaron. Con todo, indicó, el conflicto terminó con un acuerdo entre las autoridades del momento y los dirigentes portuarios que implicó el pago por el Estado de la media hora de colación y el pago de un bono de término de conflicto de un millón de pesos, asumido por aquellos puertos que estaban paralizados.

Respecto al texto de la iniciativa en discusión, manifestó su coincidencia con el propósito de avanzar en una regulación que favorezca el correcto funcionamiento de la actividad portuaria y su modernización, aunque este último tema debiera ser estudiado en profundidad y dentro de un proyecto que lo aborde exclusivamente.

Criticó que no se exima del pago de 0,2 dólares por cada una de las toneladas de carga en general y de 0,1 dólares por cada una de las toneladas de carga a granel, a aquellos puertos que cumplen con la media hora de colación para sus trabajadores. Opinó que dicha norma desincentiva el cumplimiento de compromisos laborales adquiridos y fomenta la paralización de actividades para generar presión.

Informó que los puertos que pagan la media hora de colación son 6, de manera que en caso de ser eximidos del pago referido anteriormente, no afectaría significativamente la recaudación que pretende el proyecto.

Sobre el tema del reemplazo de trabajadores, resaltó que el Ejecutivo presentó en la Cámara de Diputados una indicación que establecía que la paralización de la jornada podía hacerse por turnos, propuesta que fue rechazada, decisión –opinó- que obligará a los puertos a paralizar completamente su función mientras dure el descanso, lo que en términos reales significa parar entre media hora y una hora y media, tres veces al día, esto es, una pérdida de un 20% de la productividad.

Especificó que los puertos mecanizados, como lo es Puerto Ventanas, llevan las cargas hacia y desde el buque por cintas transportadoras y los lugares donde se deposita la carga se encuentran aproximadamente entre 1,5 y 2 kilómetros de distancia en dirección a la nave, por lo que al tener que paralizar se debe asegurar que los sistemas mecanizados queden limpios de carga y ello implica media hora de preparación para la detención y luego del descanso otra media hora para resetear el sistema y calibrar las pesas dinámicas. En consecuencia, en cada turno con el descanso de media hora va a significar para la empresa una reducción de su productividad.

Conforme a la explicación anterior, precisó que es importante entender a la actividad portuaria como una actividad continua.

Reiteró que el proyecto incentiva el conflicto entre trabajadores y empresarios al fomentar el incumplimiento de los compromisos laborales y la paralización de actividades y, por otro lado, desecha la posibilidad de incentivar la contratación de mano de obra para cubrir a los trabajadores que se están tomando su descanso.

Finalmente, manifestó que el tener que contribuir con una tasa va a significar que los resultados de Puerto Ventanas S.A. se verán perjudicados y, como consecuencia de tener que parar para el descanso, el rendimiento disminuirá y la empresa se verá expuesta a multas por no cumplir en el tiempo estipulado. A su vez, todo lo anterior va a afectar las utilidades pactadas en los contratos colectivos.

La Senadora señora Goic quiso saber cuáles eran los 6 puertos que pagan la media hora de colación y se le respondió que corresponden a Ventanas, Penco, Oxiquim, Arica, Coquimbo y Patillo.

#### **EXPOSICIÓN DEL REPRESENTANTE DE LA CÁMARA MARÍTIMA Y PORTUARIA DE CHILE**

El Presidente de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile, señor Jorge Marshall Rivera, entregó a la Comisión un informe en derecho del señor Enrique Navarro Beltrán, que analiza la constitucionalidad del proyecto, documento que se puede consultar en la página web del Senado vinculado al Boletín N° 9.383-05.

Seguidamente, manifestó que la entidad que representa valora la decisión del Gobierno de presentar este proyecto para ir despejando la incerteza jurídica que existe en el tratamiento de las materias laborales en el sector portuario y a su vez reconoce el avance que contiene respecto a las materias de seguridad de las faenas.

Sin embargo, señaló que en la práctica el proyecto está congelando los horarios de los turnos vigentes y, en consecuencia, en los hechos se está instalando una jornada laboral de 42 horas semanales, es decir, provoca una discriminación con el resto de los trabajadores de otras áreas. Asimismo, se restringen acuerdos futuros que podrían gestarse entre empleadores y trabajadores, quedando supeditados a la rigidez de una ley, porque actualmente los turnos son materia de negociación y en el sector portuario existen turnos de 8 horas y de 7 horas y media, los que quedarían inamovibles en esa duración, conforme al texto de la iniciativa.

Agregó que por efecto de la congelación de los turnos, se reduciría el tiempo de trabajo útil de un puerto, ya que actualmente el trabajo útil comprende 3 turnos de siete horas y media, y según lo que propone el proyecto disminuiría en dos horas, provocando una menor productividad que la que actualmente se obtiene.

En cuanto a la organización del descanso, manifestó que si bien el proyecto acoge la media hora como una norma base, quedó en la incertidumbre al rechazarse la indicación presentada por el Ejecutivo que regulaba dicha norma base, ya que se entendió como posible que los puertos paren o interrumpan sus faenas en forma simultánea, esto es, que se detenga toda la actividad sea respecto de la permanencia de la nave, de los camiones y otras actividades conexas.

Especificó que es muy distinto establecer el congelamiento de los turnos que disponer la no ampliación de los mismos por efecto de la media hora y la organización de la faena durante el descanso de media hora debe quedar entregada a la realidad de cada puerto.

### **EXPOSICIÓN DEL REPRESENTANTE DE SUDAMERICANA AGENCIAS AÉREAS Y MARÍTIMAS S.A. (SAAM)**

El Gerente General de SAAM, señor Javier Bitar Hirmas, informó que la empresa que representa tiene más de 50 años de existencia, opera en 14 países de América Latina y en Estados Unidos. En Chile opera en 6 puertos, Arica, Iquique, Antofagasta, San Antonio, San Vicente y Portuaria Corral en Valdivia.

En relación al proyecto de ley en discusión recordó que para poner fin al paro portuario suscitado en el mes de enero de 2014, el Gobierno de Sebastián Piñera comprometió pagos a los trabajadores portuarios que serían financiados de la siguiente manera: con un 1 millón medio de pesos por trabajador, pagados por los operadores portuarios y hasta 4 millones y medio de pesos adicionales por trabajador, pagados con fondos públicos conforme a un proyecto de ley.

Continuó diciendo que el Gobierno de Sebastián Piñera optó por esa solución y no por canalizar la controversia por las vías judiciales, camino propuesto por las empresas, puesto que en el caso de SAAM se había sometido a la fiscalización de la Dirección del Trabajo, había apelado y ganado, de modo que la empresa no tiene una deuda histórica con los trabajadores.

Añadió que el Gobierno actual ha propuesto la denominada "ley corta" para abordar el pago de dinero a los trabajadores, contemplando, además, otras materias relativas al funcionamiento del sector.

Declaró valorar la intención de modernizar el sector portuario para darle estabilidad y sustentabilidad en el largo plazo; el dar certeza jurídica al otorgamiento de la media hora de colación dentro de la jornada; el constituir Comités Paritarios de Higiene y Seguridad en los puertos; el garantizar un sueldo mínimo mensual para los trabajadores eventuales y darle cumplimiento al compromiso de pago asumido por el Gobierno anterior.

No obstante lo anterior, indicó los aspectos negativos que observa en la iniciativa legal. Ellos son:

-Disminución de la jornada laboral de 45 a 42 semanales, al mantener fijos los horarios de turnos vigentes, lo que conlleva, en su opinión, inequidad respecto de trabajadores de sectores directamente conectados con la operación de los puertos, como son los de aduanas, SAG, transportistas, almacenamiento extra-portuario y líneas navieras, y por otro lado, acarrearía un eventual efecto dominó sobre otros sectores de la economía.

-Eventual paralización simultánea de la jornada para efectos de la colación. Al respecto razonó diciendo que no hay una incompatibilidad entre el derecho a media hora de colación y la necesaria continuidad operacional de los puertos, tal como ocurre en todas las industrias del país; se produciría una pérdida de la capacidad portuaria de un 11%, lo que equivaldría a cerrar todos los puertos del país durante un mes por año; también se presentarían fuertes externalidades negativas por estrechez de la capacidad portuaria y generaría un incumplimiento de las obligaciones de servicio continuo y permanente de los contratos de concesión.

-Impuesto adicional al comercio exterior. En esta materia, indicó que los operadores portuarios cumplieron íntegramente con el compromiso de 1 millón y medio de pesos por trabajador para levantar la paralización del mes de enero, a lo que se suma el financiamiento -en la iniciativa legal en estudio- mediante un tributo a las empresas, lo que estaría incumpliendo el acuerdo asumido por el Gobierno de Sebastián Piñera de financiar con fondos públicos dicho pago. Además, aseguró, se obliga a las empresas a continuar con el pago de \$3.600 a cambio de mantener la media hora de colación.

Agregó que los terminales concesionados están obligados a ofrecer sus servicios respetando tarifas máximas y el imponer un impuesto que no se puede traspasar a tarifas cambia las reglas del juego y sería expropiatorio.

Resumió diciendo que las empresas pagaron un millón y medio de pesos por trabajador para terminar con el paro y el proyecto de ley adicionalmente las obliga a otorgar media hora de colación con cargo a la jornada efectiva de trabajo, mantener el pago de \$3.600 no obstante que desaparecerán las condiciones que permiten su pago y cancelar, por medio de un tributo, los compromisos asumidos por el Gobierno anterior de ser pagados por el Fisco.

Finalmente, consideró necesario que la iniciativa legal no impute a la jornada de trabajo la media hora de colación, o sea, que se extienda el turno; que permita el ejercicio alternado del derecho a la media hora de colación y que las empresas no paguen mediante un tributo el compromiso asumido por el Gobierno de Sebastián Piñera de que sería cubierto por el Fisco.

- Puesto en votación en general el proyecto, fue aprobado por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Senadoras señoras Goic y Muñoz y Senadores señores Allamand, Larraín y Letelier.

#### SESIÓN DE 6 DE AGOSTO DE 2014

En sesión celebrada el día 6 de agosto de 2014, la Comisión recibió en audiencia a representantes de empresas del sector portuario y de un centro de estudios, para luego efectuar la discusión en particular de la iniciativa. **En la página web del Senado, vinculado al Boletín N° 9383-05 se pueden consultar los textos acompañados por los invitados.**

#### INSTITUTO LIBERTAD Y DESARROLLO

El investigador del Instituto Libertad y Desarrollo, señor Sergio Morales, expuso las observaciones de dicha entidad respecto del proyecto de ley en estudio.

En primer lugar, sostuvo que el otorgamiento de facultades a la Dirección del Trabajo en materia de fiscalización del sector portuario constituye un avance, lo que permite uniformar criterios interpretativos en materia laboral. Sin embargo, sostuvo que la iniciativa no contempla una adecuada coordinación entre las funciones que debe ejercer dicho organismo y la autoridad marítima, ni contempla la capacitación requerida por sus funcionarios para atender las particularidades del sector portuario.

Por otra parte, en lo relativo al descanso para colación dentro de la jornada de trabajo, destacó el carácter irrenunciable de dicha prerrogativa. Con todo, sostuvo que el sistema de turnos que opera en el ámbito portuario constituye una práctica arraigada en el sector, lo que permite satisfacer el carácter continuo de las labores que desarrolla. De ese modo, agregó que debe evitarse cualquier afectación a la competitividad y eficiencia de la actividad de los puertos del país. En efecto, reseñó que, en países vecinos, se ha establecido un sistema de turnos que permite asegurar la continuidad de la función portuaria.

Seguidamente, afirmó que debe evaluarse la especificación de los requisitos que deben reunir las instalaciones necesarias para el descanso dentro de la jornada de trabajo, con la finalidad de evitar la imposición de una carga desproporcionada en relación a otros sectores productivos.

A continuación, aseveró que el mecanismo de establecimiento del Fondo de Modernización Portuaria adolece de un vicio de inconstitucionalidad, toda vez que configura un impuesto que, al utilizarse para una finalidad específica, vulnera la garantía de la no afectación tributaria, en los términos que consagra el inciso tercero del numeral 20 del artículo 19 de la Constitución Política de la República.

En la misma línea, aseveró que el pago de un beneficio económico excepcional a los trabajadores portuarios que cumplan con determinados requisitos, relativo a la compensación por el no ejercicio de media hora de colación durante la jornada de trabajo, resulta cuestionable, considerando que, por esa vía, el Estado debe asumir el pago de obligaciones contraídas por particulares, respecto de los cuales existen contratos de trabajo y contratos de concesiones vigentes, desconociendo acuerdos económicos firmados entre trabajadores y empleadores, como sucede, por ejemplo, con el pago realizado por Puerto Central, operador del Puerto de San Antonio.

Finalmente, afirmó que debe evitarse que la aprobación de la iniciativa pueda constituir un precedente para la actividad económica y para las relaciones laborales, toda vez que el Estado podría asumir una posición de garante de obligaciones privadas, comprometiendo fondos públicos e instando a la creación de beneficios especiales para un determinado sector, afectando la competitividad de la actividad portuaria y del comercio exterior.

#### **SAN ANTONIO TERMINAL INTERNACIONAL CHILE S.A. (STI)**

El Gerente General de San Antonio Terminal Internacional S.A. Chile (STI), señor Alberto Bórquez, dio cuenta del parecer de dicha entidad en relación a la iniciativa legal en análisis.

Al iniciar su exposición, indicó que, en 14 años de operación, dicha empresa ha cuadruplicado el volumen de contenedores transferidos por el puerto de San Antonio, transformándose el mayor puerto del país, con inversiones por US\$473 millones, en un contexto de condiciones laborales dignas para los trabajadores.

En ese sentido, sostuvo que la iniciativa pretende resolver una serie de aspectos del trabajo portuario que han sido controvertidos por muchos años, tales como el ejercicio de la media hora de colación durante la jornada de trabajo, la creación de Comités Paritarios de Higiene y Seguridad y el establecimiento de un mecanismo de rentas mínimas mensuales.

Sin embargo, aseveró que la normativa aplicable al sector portuario puede provocar una pérdida de su eficiencia y un aumento de los costos de su sistema logístico.

En efecto, puntualizó que, en la actualidad, en cada año, las faenas portuarias se detienen por el equivalente a 45 días, a raíz de razones climáticas, la suspensión diaria entre las 06:30 y 08:00 –lo que constituye una práctica habitual y generalizada en el sector- y por feriados de Navidad y año nuevo. Con todo, añadió que la detención simultánea por colación equivaldría a 22.5 días al año; asimismo, afirmó que, aun cuando la detención no fuere simultánea, se produciría un detrimento en la productividad de las faenas portuarias.

En esa línea, enfatizó que dicha detención de la faena portuaria por el equivalente a una hora y media diaria generaría un detrimento equivalente al 6,2% del tiempo productivo, con una pérdida de capacidad de aproximadamente 86.000 *teus* (*Twenty-foot Equivalent Unit*, esto es, una unidad equivalente a veinte pies de carga), lo que equivale, aproximadamente, al volumen de contenedores que mueve en un año el tráfico marítimo entre Brasil y la zona central de Chile, lo que, agregó, podría afectar gravemente el incremento que el tráfico de contenedores ha experimentado en la zona central de Chile.

En consecuencia, abogó por resolver, mediante la aprobación de la iniciativa, las problemáticas propias de los trabajadores portuarios, debiendo garantizar que ello no produzca una afectación en los índices de productividad del sector.

### **Consultas**

El Senador señor Letelier consultó respecto de las razones que explican el no pago de la media hora de colación dentro de la jornada para los trabajadores portuarios y la inexistencia de Comités Paritarios de Higiene y Seguridad en las faenas portuarias, considerando el aporte que podría generar para garantizar mejores condiciones laborales.

El Gerente General de San Antonio Terminal Internacional S.A. Chile (STI), señor Alberto Bórquez, sostuvo que los motivos que explican el no pago de la media hora de colación dicen relación con las diversas interpretaciones que, sobre el particular, han sostenido las organizaciones sindicales y los empleadores del sector durante los últimos años.

En lo tocante a la inexistencia de Comités Paritarios de Higiene y Seguridad, agregó que la autoridad marítima es la encargada de garantizar el orden y seguridad en los recintos portuarios, sin que, actualmente, exista una obligación legal de constituir dichos organismos.

### **IQUIQUE TERMINAL INTERNACIONAL S.A., (ITI)**

El Gerente General de Iquique Terminal Internacional S.A. (ITI), señor Manuel Cañas Estévez, expuso las observaciones de dicha empresa en relación al proyecto de ley en análisis.

En primer lugar, afirmó que una modificación de la distribución de la jornada laboral podría producir un impacto en cadena logística de los puertos, en tanto que generaría una situación inequitativa respecto a aquellos trabajadores de otros sectores que no verían modificada su jornada diaria.

En la misma línea, sostuvo que la paralización simultánea de las faenas portuarias produciría una pérdida del 10% en la capacidad de cada puerto, lo que equivaldría a cerrar el puerto por un mes al

año. Por otra parte, agregó que el establecimiento de un fondo destinado a pagar deudas por el no otorgamiento de media hora de colación durante la jornada de trabajo adolecería de un vicio de inconstitucionalidad y afectaría el sistema de concesiones, dejando en entredicho la estabilidad de las concesiones portuarias y la prestación de servicios de carga y descarga.

Seguidamente, manifestó una serie de interrogantes relativas a la forma de cómputo de calcular el monto destinado a financiar el Fondo de Modernización Portuario, particularmente en aquellos casos en que se trata de faenas de exportación de materias desde Bolivia.

Por otra parte, añadió que la infraestructura portuaria, en ocasiones, impide una operación fluida, particularmente en aquellos casos en que se concentra un mayor número de camiones en horas de mayor tráfico de carga, lo que se vería agravado ante la suspensión de faenas durante una jornada, afectando la eficiencia de los puertos y produciendo congestión en las ciudades.

Finalmente, detalló que la detención de faena produciría una mayor estadía de naves en puerto y, en el caso de Iquique, implicaría trasladar 240.000 toneladas menos en un año. De ese modo, detalló, se produciría una disminución de 5.550 turnos anuales, afectando, en forma directa e indirecta, a cerca de 460 personas.

-----

## DISCUSIÓN EN PARTICULAR

En cuanto a la discusión en particular, primeramente la Ministra del Trabajo y Previsión Social, señora Javiera Blanco, expuso respecto del **Protocolo de Acuerdo** suscrito entre los miembros de la Comisión, Senadoras señoras Carolina Goic Boroevic y Adriana Muñoz D'Albora y Senadores señores Andrés Allamand Zavala, Hernán Larraín Fernández y Juan Pablo Letelier Morel; dirigentes de los trabajadores agrupados en la Unión Portuaria de Chile, señores Sergio Vargas Rodríguez, José Agurto Alegría, Eduardo Araya Valdebenito y Franklin Gutiérrez Cerna; y el Ejecutivo, representado por dicha Secretaria de Estado y el Subsecretario del Trabajo, señor Francisco Javier Díaz.

En ese contexto, detalló que el referido acuerdo apunta, en lo fundamental, a la presentación de indicaciones – por los integrantes de la Comisión de Trabajo y Previsión Social- destinadas a modificar el contenido del texto que, en primer trámite constitucional, fue aprobado por la Cámara de Diputados, particularmente en lo relativo al ejercicio de media hora de colación durante la jornada de trabajo en los puertos del país; conformar una Comisión de Seguimiento de la normativa que derive de la aprobación de la iniciativa, conformada por los miembros de la Comisión de Trabajo y Previsión Social; asimismo, mediante dicho documento, el Ejecutivo manifiesta su voluntad de redoblar sus esfuerzos en materia de fiscalización de las condiciones de seguridad, salud y estándares laborales en las faenas portuarias, creándose, al efecto, una unidad especializada en la Dirección del Trabajo, la que contará con los recursos y

dotación necesarias para su correcto funcionamiento. **El texto del Protocolo se puede consultar en la página web del Senado, vinculado al Boletín N° 9383-05.**

## **DISCUSIÓN Y VOTACIÓN DEL ARTICULADO DEL PROYECTO**

Seguidamente, la Comisión discutió y votó el articulado del proyecto de la siguiente manera:

### **Letra a) del numeral 1 del artículo 1º, que modifica el inciso segundo del artículo 133 del Código del Trabajo**

La letra a) del numeral 1 apunta a modificar el artículo 133 del Código del Trabajo, estableciendo que las funciones y faenas de carga y descarga de mercancías y demás faenas propias de la actividad portuaria, tanto a bordo de naves y artefactos navales que se encuentren en los puertos de la República, como en los recintos portuarios, sólo podrán ser realizadas por trabajadores portuarios permanentes, por trabajadores afectos a un convenio de provisión de puestos de trabajo y por otros trabajadores eventuales.

El Senador señor Letelier consultó respecto del ámbito de aplicación de dicha disposición, toda vez que la actividad portuaria genera una serie de labores –tales como aquellas que desempeñan los funcionarios aduaneros- que podrían ser comprendidas dentro de dichas funciones.

La asesora legislativa del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, señora Claudia Donaire, explicó que el sentido de la enmienda es especificar aquellos trabajadores que pueden contar con la habilitación requerida para desempeñarse en la actividad portuaria. Al efecto, detalló que éstos se clasifican entre trabajadores permanentes y eventuales, entre los que se encuentran aquellos que operan en turnos específicos o mediante convenios de provisión de puestos de trabajo.

En esa línea, sostuvo que, durante los últimos años, se ha pretendido incorporar un mayor número de trabajadores permanentes, aun cuando, en general, existe un mayor número de trabajadores eventuales. En consecuencia, enfatizó que existe la necesidad de favorecer la fiscalización y control que debe desarrollarse para garantizar que únicamente los trabajadores autorizados puedan ingresar y operar en faenas o actividades portuarias.

Asimismo, afirmó que la Dirección del Trabajo, mediante la resolución Ord. N° 4413/172, de 22 de octubre de 2003, ha especificado las funciones que pueden ser comprendidas dentro del concepto de actividad o faena portuaria, lo que resulta determinante para establecer la aplicación de la regulación específica que el Código del Trabajo consagra en su caso.

El Senador señor Letelier abogó por regular de mejor manera el concepto de trabajador portuario, toda vez que dicha calificación genera una serie de consecuencias a raíz de la regulación que establece la legislación laboral.

La Senadora señora Goic consultó respecto de los efectos que la aprobación de la disposición puede generar en materia de control y fiscalización en los recintos portuarios.

La Ministra del Trabajo y Previsión Social, señora Javiera Blanco, afirmó que, mediante la aprobación de la disposición en análisis, se puede mejorar los índices de fiscalización y control de los trabajadores permanentes y eventuales que operan en turnos específicos o mediante convenios de provisión de puestos de trabajo.

**- Puesta en votación la letra a) del numeral 1) del texto aprobado por la Cámara de Diputados, fue aprobado por cuatro votos a favor, de las Senadoras señoras Goic y Muñoz y de los Senadores señores Allamand y Letelier. El Senador señor Larraín se abstuvo.**

**Letra b) del numeral 1 del artículo 1º, que incorpora a la Dirección del Trabajo en la labor de control del ingreso a los recintos portuarios y la permanencia en ellos**

La letra b) del numeral 1 del artículo 1º propone modificar el artículo 133 del Código del Trabajo, con la finalidad de establecer que el ingreso a los recintos portuarios, y su permanencia en ellos, será controlado por la autoridad marítima y la Dirección del Trabajo, las cuales, por razones fundadas de orden y seguridad, podrán impedir el acceso de cualquier persona.

El Senador señor Letelier abogó por evitar que la Autoridad Marítima, en el ejercicio de sus funciones, pueda invadir funciones que no le son propias o se le asignen funciones diversas a las que tradicionalmente desarrolla.

El Senador señor Allamand agregó que, al mismo tiempo, la disposición en estudio encomienda labores de orden y seguridad a la Dirección del Trabajo, lo que resulta improcedente.

El Senador señor Larraín consultó respecto de la forma en que, tratándose del tráfico aéreo, se verifica el control de orden, seguridad y fiscalización de la legislación laboral aplicable en su caso.

La Ministra del Trabajo y Previsión Social explicó que el Ejecutivo pretende regular el ámbito de actuación de cada organismo mediante un reglamento específico aplicable sobre el particular.

El asesor del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, señor Cristián Luco, añadió que la determinación de las funciones de orden y seguridad que deberán desempeñar, respectivamente, la Autoridad

Marítima y la Dirección del Trabajo, se realizará mediante el reglamento de trabajo portuario, la que incluye materias de fiscalización de control de ingreso y permanencia en dichas faenas.

El Senador señor Allamand reiteró que, mediante la aprobación de la disposición, se produciría una confusión entre las funciones que deben desarrollar la Dirección del Trabajo y la Autoridad Marítima, respectivamente, en materia laboral y de orden y seguridad en las faenas portuarias.

**Puesta en votación la letra b) del numeral 1) del texto aprobado por la Cámara de Diputados, fue rechazada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Senadoras señoras Goic y Muñoz y Senadores señores Allamand, Larraín y Letelier.**

**Letra c) del numeral 1 del artículo 1º, que pasa a ser letra b)  
(Agrega un inciso quinto al artículo 133 del Código del Trabajo)**

El inciso quinto que se agrega dispone que, sin perjuicio de las facultades de la autoridad marítima, las empresas concesionarias de frentes de atraque que administren terminales portuarios y las empresas de muellaje que operen en puertos privados tendrán la obligación de cumplir la regulación que establezca el Sistema de Control de Cumplimiento de la Normativa Laboral Portuaria, contemplado en el artículo 133 bis que se propone incorporar al Código del Trabajo.

**-Puesta en votación la letra c), que pasa a ser letra b), fue aprobada por la unanimidad de los integrantes de la Comisión, Senadoras señoras Muñoz y Goic y Senadores señores Allamand, Larraín y Letelier.**

**Numeral 2 del artículo 1º, que incorpora un artículo 133 bis al Código del Trabajo**

El artículo 133 bis preceptúa que la autoridad marítima y la Dirección del Trabajo coordinarán un Sistema de Control de Cumplimiento de la Normativa Laboral Portuaria, cuyo objetivo son el control del acceso y permanencia de los trabajadores portuarios a los recintos, la seguridad de éstos y que la prestación de servicios se ajuste a las categorías de trabajadores portuarios permanentes, trabajadores afectos a un convenio de provisión de puestos de trabajo y otros trabajadores eventuales.

La Senadora señora Goic explicó que, con la finalidad de diferenciar el rol que le corresponde desarrollar a la autoridad marítima -la que se encarga del orden y seguridad en las faenas portuarias-, de aquellas que desarrolla la Dirección del Trabajo, resulta pertinente enfatizar el rol que a éste organismo le corresponde en materia laboral en el ámbito portuario.

En consecuencia, propuso modificar el texto aprobado por la Cámara de Diputados, estableciendo la preeminencia de la

Dirección del Trabajo en el diseño e implementación del Sistema de Control de Cumplimiento de la Normativa Laboral Portuaria.

**-Puesto en votación el numeral 2, fue aprobado con modificaciones, en el sentido de sustituir la frase “La autoridad marítima y la Dirección del Trabajo coordinarán” por “La Dirección del Trabajo coordinará con la autoridad marítima”, por la unanimidad de los integrantes de la Comisión, Senadoras señoras Muñoz y Goic y Senadores señores Allamand, Larraín y Letelier.**

**Numeral 3 del artículo 1º, que agrega párrafos a la letra b) del artículo 137 del Código del Trabajo**

**Párrafo segundo que se agrega a letra b) del artículo 137 del Código del Trabajo**

El párrafo segundo que se agrega establece como un derecho irrenunciable el descanso de media hora tratándose de turnos de más de cuatro horas. Además, dispone que no se podrán modificar los horarios de los turnos definidos de conformidad con la normativa vigente.

Respecto de esta letra b), los integrantes de la Comisión en concordancia con el Protocolo de acuerdo a que hizo alusión la Ministra del Trabajo y Previsión Social formularon una indicación para reemplazar la frase “podrán modificar los horarios” por “podrá extender la duración”, con la finalidad de establecer que, sin perjuicio del derecho de los trabajadores a ejercer el derecho a colación durante la jornada de trabajo, no se podrá extender la duración de los turnos definidos de conformidad con la normativa vigente

En la misma línea, el Subsecretario del Trabajo, señor Francisco Javier Díaz, explicó que se trata de evitar la extensión de la duración de cada turno a raíz del ejercicio del derecho a colación dentro de la jornada, habida cuenta de su carácter imputable a ésta, en conformidad a lo dispuesto en el artículo 34 del Código del Trabajo.

La asesora legislativa del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, señora Claudia Donaire, añadió que esta indicación recoge una práctica común en el sector portuario, consistente en regular, mediante contratos colectivos, la duración de cada turno, la que en ocasiones excede el límite aplicable en su caso. De ese modo, afirmó que la indicación propone ajustar la regulación legal con los instrumentos colectivos vigentes.

El coordinador legislativo del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, señor Francisco del Río, reiteró que la indicación apunta a garantizar el carácter imputable a la jornada que deriva de la media hora de colación y evitar que, a raíz de su ejercicio, se pueda extender la duración de cada turno.

**- Puesto en votación el párrafo segundo, fue aprobado con las enmiendas señaladas por la unanimidad de los integrantes de la Comisión, Senadoras señoras Goic y Muñoz y Senadores señores Allamand, Larraín y Letelier.**

**Párrafo tercero, nuevo, que se agrega a la letra b) del artículo 137 del Código del Trabajo**

A continuación, los integrantes de la Comisión, conforme a los términos del Protocolo de Acuerdo suscrito el 5 de agosto de 2014, presentaron una indicación que propone intercalar, a continuación del párrafo segundo, nuevo, que el texto aprobado por la Cámara de Diputados agrega al artículo 137 del Código del Trabajo, un párrafo tercero, nuevo, en lo relativo al otorgamiento de descanso de media hora para colación dentro de la jornada de trabajo.

En efecto, señala que el derecho a colación deberá otorgarse simultánea o alternadamente a todos los trabajadores, pudiendo comenzar la colación en el tiempo comprendido entre las 3,5 y 5 horas de iniciado el turno, resguardando la seguridad de los trabajadores y faenas en el recinto portuario. Asimismo, propone que los empleadores podrán concordar cualquiera de estas modalidades con las organizaciones representativas de los trabajadores, en tanto que las dotaciones asignadas a cada nave deberán tomar su descanso en forma que se garantice la seguridad y salud de los trabajadores.

La Ministra del Trabajo y Previsión Social, señora Javiera Blanco Suárez, explicó que esta indicación apunta a implementar el descanso dentro de la jornada con un carácter simultáneo o alternado, en conformidad a las particularidades propias de cada faena portuaria, con la finalidad de garantizar el debido ejercicio de dicha prerrogativa, sin afectar sus índices de productividad.

El Senador señor Larraín consultó por la necesidad de especificar el ámbito de aplicación de la indicación en estudio, esto es, establecer, expresamente, que se trata de una disposición aplicable, únicamente, a los trabajadores del sector portuario.

El coordinador legislativo del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, señor Francisco del Río, manifestó que, atendiendo a un criterio de especialidad en la interpretación de disposiciones legales, debe considerarse que la indicación en estudio apunta a ser incorporada al párrafo específico aplicable a los trabajadores portuarios. En consecuencia, indicó que su aplicación sólo opera respecto de dichos trabajadores, y no configura una disposición de aplicación general.

**Puesto en votación el párrafo tercero nuevo, fue aprobado por la unanimidad de los integrantes de la Comisión, Senadoras señoras Goic y Muñoz y Senadores señores Allamand, Larraín y Letelier.**

**Párrafo tercero que se agrega a la letra b) del artículo 137 del Código del Trabajo, que pasa a ser párrafo cuarto**

Este párrafo consigna que será responsabilidad del concesionario del frente de atraque de las empresas de muellaje en frentes multioperados y, en el caso de los puertos privados, de las empresas de muellaje que operen dicho puerto, mantener instalaciones adecuadas para que los trabajadores hagan uso efectivo del descanso de media hora.

El Senador señor Letelier consultó si es una regla general que los trabajadores portuarios registren el inicio de la colación.

El asesor del Ministerio del Trabajo, señor Cristián Luco, informó que actualmente no es obligatorio marcar, sino que excepcional y voluntario, pero en la modificación que se introduce al artículo 137 se dispone que las empresas deberán registrar el otorgamiento del descanso, conforme a la regla general establecida en el artículo 33 del Código del Trabajo.

**-Puesto en votación el párrafo tercero, que pasa a ser cuarto, fue aprobado por la unanimidad de los integrantes de la Comisión, Senadoras señoras Muñoz y Goic y Senadores señores Allamand, Larraín y Letelier.**

**Numeral 4 del artículo 1º, que modifica la letra a) del artículo 142 del Código del Trabajo**

Este numeral establece que los convenios de provisión de puestos de trabajo deberán garantizar un número de ofertas de acceso al puesto de trabajo que aseguren mensualmente, al menos, el equivalente al valor del ingreso mínimo mensual, para cada uno de los trabajadores que formen parte del convenio y para ello sustituye una frase en la letra a) del artículo 142 del Código del Trabajo.

**-Puesto en votación el numeral 4, fue aprobado por la unanimidad de los integrantes de la Comisión, Senadoras señoras Muñoz y Goic y Senadores señores Allamand, Larraín y Letelier.**

**ARTÍCULO 2º, que modifica la Ley de Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales**

El artículo 2º del proyecto de ley modifica el artículo 66 de la ley N° 16.744 sobre Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales y agrega un artículo 66 ter, nuevo.

El número 1 del artículo 2º suprime el inciso final del artículo 66, disposición que no permitía la existencia de Comités Paritarios de Higiene y Seguridad en el sector portuario.

El número 2 del artículo 2º incorpora un artículo 66 ter, nuevo, con la finalidad de regular la constitución de Comités Paritarios de

Higiene y Seguridad en cada puerto, entregando a un reglamento la forma de elegir a los trabajadores que los integren y el mecanismo por el cual las entidades empleadoras designen a sus representantes.

**-Puesto en votación el artículo 2º, fue aprobado por la unanimidad de los integrantes de la Comisión, Senadoras señoras Muñoz y Goic y Senadores señores Allamand, Larraín y Letelier.**

**ARTÍCULO 3º, que autoriza la creación y funcionamiento de un Fondo de Modernización Portuaria**

El artículo 3º del proyecto de ley regula la creación de un Fondo de Modernización Portuaria, que tendrá como objetivo apoyar la ejecución de acciones para el mejoramiento institucional en el sector portuario público y privado. Al respecto, el texto aprobado por la Cámara de Diputados precisa dichas acciones como el perfeccionamiento de los sistemas de información y de estadísticas portuarias, con miras a mejorar sus niveles de eficiencia y competitividad.

El Fondo será administrado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y recibirá transferencias desde el Tesoro Público, según lo disponga la ley de Presupuestos del Sector Público de cada año.

El Fondo se extinguirá el año 2018 y un reglamento determinará las actividades y los mecanismos de asignación de sus recursos.

El Senador señor Larraín estimó que el Fondo no debería tener una fecha de término, atendidos sus objetivos.

La Ministra del Trabajo y Previsión Social, señora Javiera Blanco Suárez, informó que los aportes de privados para este Fondo van a ingresar a las arcas fiscales y tiene un límite anual para los depósitos que el Fisco le realice de dos millones de dólares.

**-Puesto en votación el artículo 3º, fue aprobado por la unanimidad de los integrantes de la Comisión, Senadoras señoras Muñoz y Goic y Senadores señores Allamand, Larraín y Letelier.**

**ARTÍCULO 4º, que establece un aporte a beneficio fiscal**

El artículo 4º establece por cuatro años, contados desde la entrada en vigencia de la ley, un aporte a beneficio fiscal, correspondiente a 0,2 dólares de Estados Unidos de América por cada una de las toneladas de carga general y de 0,1 dólares de Estados Unidos de América por cada una de las toneladas de carga a granel sólido o líquido, transferidas por las empresas concesionarias de puertos privados, por las concesionarias de frentes de atraque portuarios y, en el caso de puertos no concesionados, por la empresa pública estatal administradora.

La Ministra del Trabajo y Previsión Social, señora Javiera Blanco Suárez, explicó que este artículo reconoce el interés manifestado por todas las partes involucradas en el tema portuario, de poder contribuir al proceso de modernización de los puertos.

Para ello, indicó que el Estado se está haciendo cargo de lo prometido por el Gobierno de Sebastián Piñera y al parecer el ámbito privado ha realizado un mea culpa en el sentido de que siempre es posible mejorar las condiciones de trabajo del sector portuario, por lo que es pertinente que participe mediante el aporte a beneficio fiscal que tiene una duración de cuatro años.

Aclaró que lo recaudado por este concepto entrará directamente a las arcas fiscales y no habrá afectación específica. Otra cosa es lo dispuesto por el artículo 3° de la iniciativa legal que crea un Fondo con objetivos específicos.

El Senador señor Letelier reflexionó sobre la facultad del Estado de cobrar determinados cánones, porque respecto del artículo 4° precisó que esa es su categoría y no un tributo como se ha manifestado en algunos círculos y señaló que las empresas que faenan cerdos tienen que pagarle al Servicio Agrícola y Ganadero un canon para contratar veterinarios que realizan la fiscalización de la sanidad animal, cobro que es totalmente constitucional. Otra cosa es opinar que las empresas deben pagar o no por algo que no pagaron cuando correspondía o que debe ser el Estado quien pague.

Aseveró que constituía un precedente demasiado peligroso que el Estado esté pagando una obligación que le correspondía a una empresa privada.

El Senador señor Letelier manifestó que era de toda importancia dejar consignado que quiénes tienen que pagar son las empresas concesionarias de puertos y no los exportadores o importadores que contrataron los servicios de los puertos.

El Senador señor Larraín señaló entender que el origen de esta disposición es el conflicto con los trabajadores portuarios y el posterior compromiso de pagar la media hora de colación.

El Subsecretario del Trabajo, señor Francisco Javier Díaz Verdugo, en materia de constitucionalidad del aporte a beneficio fiscal precisó que tiene el carácter de obligatorio y es similar a otra serie de contribuciones tales como la ejemplificada por el Senador Letelier o el aporte al Fondo Solidario del Seguro de Cesantía. Además, prosiguió explicando, que no produce afectación y va directamente al Tesoro Público y esta institución efectuará el aporte al Fondo de Modernización y pagará el beneficio que se contempla en el artículo primero transitorio. Por otro lado, no provoca discriminación, porque se le cobrará a todas las personas que calzan en la definición del artículo 4°.

Luego, en cuanto al origen de esta norma expresó que existen responsabilidades compartidas, pero de manera muy evidente de parte del sector privado atendido su incumplimiento de la ley. Asimismo, señaló que confluye un precedente cuál es que no se puede persistir en el incumplimiento de una norma y como consecuencia de ello que se produzca desorden público pensando que por la vía del mantenimiento de ese desorden va a ser el Estado quien tenga que pagar lo adeudado por los privados para poner fin al conflicto.

El Senador señor Allamand manifestó tener conocimiento que el Ejecutivo está analizando un texto alternativo al artículo 4° en discusión, que será presentado a la Comisión de Hacienda, por lo que anunciaba su abstención respecto de la norma.

Respecto al tema de sentar precedentes, recordó que en el tema de la recolección de la basura, situación provocada por un conflicto entre privados, finalmente terminó pagando el Estado, fórmula que—subrayó— le parecía inaceptable, coincidiendo por lo tanto con una recaudación de lo necesario para pagar.

Añadió que en el conflicto portuario, sin duda hubo errores del sector privado, pero también existieron equivocaciones por no zanjar el problema a tiempo y un dictamen de la Dirección del Trabajo que provocó confusiones.

El Senador señor Larraín anunció su abstención y dejó consignado que el artículo 4° constituye un impuesto y que, además, tiene afectación, porque el Subsecretario del Trabajo dijo que hay una relación con el Fondo.

El Senador señor Letelier manifestó estar preocupado por el anuncio de una indicación para el artículo 4°, que sería presentada ante la Comisión de Hacienda y dejó constancia que sólo deben pagar el aporte a beneficio fiscal las empresas portuarias.

**-Puesto en votación el artículo 4°, fue aprobado por 3 votos a favor de las Senadoras señoras Muñoz y Goic y del Senador señor Letelier. Los Senadores señores Allamand y Larraín se abstuvieron.**

**ARTÍCULO 5°, que autoriza a la Tesorería General de la República a pagar el beneficio contemplado en el artículo primero transitorio**

El artículo 5° dispone que una vez que entre en vigencia el reglamento que regule el aporte a beneficio fiscal, se autoriza a la Tesorería General a pagar el beneficio contemplado en el artículo primero transitorio.

**-Puesto en votación el artículo 5°, fue aprobado por 3 votos a favor de las Senadoras señoras Muñoz y Goic y del Senador señor Letelier. Los Senadores señores Allamand y Larraín se abstuvieron.**

**ARTÍCULO 6°, que declara el 22 de septiembre de cada año como el Día del Trabajador Portuario**

La Ministra del Trabajo y Previsión Social, señora Javiera Blanco Suárez, explicó que con esta declaración se honra la actividad de estos trabajadores y se conmemora la muerte de 5 dirigentes caídos en el período de la dictadura, Héctor Rojo Alfaro, Samuel Núñez González, Armando Jiménez Machuca, Guillermo Álvarez Cañas y Luis Alberto Lizardi Lizardi, quienes según el Informe Rettig fueron sacados desde el centro de detención de Tejas Verdes y “ejecutados al margen de todo proceso, por agentes del Estado, que violaron sus derechos humanos”.

**-Puesto en votación el artículo 6°, fue aprobado por la unanimidad de los integrantes de la Comisión, Senadoras señoras Muñoz y Goic y Senadores señores Allamand, Larraín y Letelier.**

**ARTÍCULO 7°, nuevo**

La incorporación de un artículo 7° permanente, nuevo, corresponde a los términos del Protocolo de Acuerdo de fecha 5 de agosto de 2014, ya explicitado, para lo cual los integrantes de la Comisión presentaron la indicación correspondiente. Su texto es el que sigue:

“Artículo 7°.- Ninguna disposición de esta ley podrá ser interpretada de modo que contravenga compromisos internacionales de Chile.”.

El Senador señor Letelier puntualizó que el cumplimiento de la legislación laboral interna, particularmente en lo relativo al otorgamiento y ejercicio de media hora de colación dentro de la jornada de trabajo, no vulnera ningún convenio internacional suscrito por nuestro país.

**-Puesto en votación el artículo 7°, fue aprobado por la unanimidad de los integrantes de la Comisión, Senadoras señoras Muñoz y Goic y Senadores señores Allamand, Larraín y Letelier.**

**DISPOSICIONES TRANSITORIAS**

**Artículo primero**

Consagra un beneficio económico para los trabajadores portuarios, de carácter excepcional, que exige el cumplimiento de una serie de requisitos que se detallan extensamente en la norma.

El Senador señor Allamand manifestó su inquietud respecto a la conformación de la Comisión Revisora del cumplimiento de los requisitos por parte de los trabajadores, en el sentido de que debieran ser funcionarios públicos, puesto que van a decidir el destino de fondos públicos.

La asesora del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, señora Claudia Donaire, indicó que en caso de no tratarse de funcionarios de planta la responsabilidad la asume el Subsecretario del Trabajo.

El Senador señor Larraín advirtió que en este artículo no se hace mención de la asignación e ítem del Tesoro Público que se harán cargo del pago del beneficio y sugirió que ello se contemple en la indicación que ha sido anunciada para la discusión en la Comisión de Hacienda.

**-Puesto en votación el artículo primero transitorio, fue aprobado por la unanimidad de los integrantes de la Comisión, Senadoras señoras Muñoz y Goic y Senadores señores Allamand, Larraín y Letelier.**

### **Artículo segundo**

Esta disposición dice que los bonos, asignaciones u otros emolumentos que los trabajadores portuarios, que recibirán el beneficio del artículo primero transitorio, pudieren estar percibiendo, en virtud de un contrato de provisión de puestos de trabajo u otro tipo de acuerdo colectivo, como compensación por el no uso efectivo de la media hora de colación, no podrán ser modificados sino por acuerdo de las partes, a partir de los 180 días siguientes a la publicación de la ley. A falta de acuerdo, dichos bonos, asignaciones y otros emolumentos pasarán a formar parte de la remuneración del turno respectivo.

La Ministra del Trabajo y Previsión Social, señora Javiera Blanco Suárez, explicó que la idea es que los \$3.600 que actualmente reciben los trabajadores no los pierdan y, al menos que exista un acuerdo de las partes, dicha suma sea agregada a la remuneración del turno con el carácter de imponible y si existe un acuerdo no sería imponible y se pagaría como un bono.

La asesora del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, señora Claudia Donaire, aclaró que el deseo de los trabajadores es que no sea imponible, específicamente de los puertos de Angamos y Mejillones vinculados a la COTRAPORCHI.

El coordinador legislativo del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, señor Francisco Del Río, agregó que la regla general del Código del Trabajo es que el bono de colación es una asignación no imponible. En caso de adjuntarlo a la remuneración del turno pasa a ser imponible y para que no sea imponible se requiere un acuerdo de las partes.

**-Puesto en votación el artículo segundo transitorio, fue aprobado por la unanimidad de los integrantes de la Comisión, Senadoras señoras Muñoz y Goic y Senadores señores Allamand, Larraín y Letelier.**

### Artículo tercero

Este artículo transitorio establece un plazo de 180 días siguientes a la publicación de la ley para poder realizar las adecuaciones derivadas de las modificaciones introducidas al Código del Trabajo y a la Ley sobre Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales.

El Senador señor Letelier sugirió reemplazar la forma verbal facultativa “podrán” por la imperativa “deberán”.

El asesor del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, señor Cristián Luco, explicó que el plazo de 180 días se establece para la dictación de los reglamentos, los cuales podrían implementarse en un tiempo más breve.

**-Puesto en votación el artículo tercero transitorio, fue aprobado con la enmienda señalada por la unanimidad de los integrantes de la Comisión, Senadoras señoras Muñoz y Goic y Senadores señores Allamand, Larraín y Letelier.**

### Artículo cuarto

Esta norma transitoria dispone que la modificación de la garantía de turnos que aseguren mensualmente, al menos, el equivalente al valor del ingreso mínimo mensual, no afectará los Convenios de Provisión de Puestos de Trabajo que hayan sido depositados en la Inspección del Trabajo con anterioridad a la entrada en vigencia de las modificaciones que la ley introduce en el Código del Trabajo.

La asesora del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, señora Claudia Donaire, señaló que la modificación del aumento de la garantía de turnos se aplicará a los contratos futuros.

**-Puesto en votación el artículo cuarto transitorio, fue aprobado por la unanimidad de los integrantes de la Comisión, Senadoras señoras Muñoz y Goic y Senadores señores Allamand, Larraín y Letelier.**

-----

Se deja constancia que la Comisión autorizó a la Secretaría para realizar enmiendas de carácter formal, cuya mención en tal carácter se registra en el capítulo de modificaciones.

-----

## **MODIFICACIONES**

En conformidad con los acuerdos adoptados, la Comisión de Trabajo y Previsión Social propone a la Sala introducir las siguientes modificaciones al texto despachado por la Cámara de Diputados:

### **ARTÍCULO 1° Numeral 1 Encabezamiento**

Reemplazarlo por el siguiente:

“1.- En el artículo 133:”  
(Adecuación formal)  
**letra b)**

Suprimirla.

**(Unanimidad 5X0. Senadoras señoras Goic y Muñoz y Senadores señores Allamand, Larraín y Letelier).**

**letra c)**

Pasa a ser letra b), sin modificaciones.  
(Adecuación formal)

### **Numeral 2 Artículo 133 bis**

Sustituir la frase “La Autoridad Marítima y la Dirección del Trabajo coordinarán” por “La Dirección del Trabajo coordinará con la autoridad marítima”.

**(Unanimidad 5X0. Senadoras señoras Goic y Muñoz y Senadores señores Allamand, Larraín y Letelier).**

### **Numeral 3 Encabezamiento**

Reemplazar las expresiones “y tercero” por “, tercero y cuarto” y “cuarto y quinto” por “quinto y sexto”.  
(Adecuación formal).

**párrafo segundo**

Sustituir la frase “podrán modificar los horarios” por “podrá extender la duración”.

**(Unanimidad 5X0. Senadoras señoras Goic y Muñoz y Senadores señores Allamand, Larraín y Letelier).**

000000

Intercalar, a continuación del párrafo segundo que se agrega, el siguiente párrafo tercero, nuevo:

“El descanso deberá otorgarse simultánea o alternadamente a todos los trabajadores, permitiéndoles empezar el descanso para colación en el período de tiempo comprendido entre las 3,5 y 5 horas de iniciado el turno, resguardando la seguridad de los trabajadores y de las faenas en el recinto portuario. Los empleadores deberán concordar cualquiera de estas modalidades con las organizaciones representativas de los trabajadores a quienes afecten. En todo caso, las dotaciones asignadas en una nave deberán tomar el descanso en forma que se garantice siempre la seguridad y salud de los trabajadores.”.

**(Unanimidad 5X0. Senadoras señoras Goic y Muñoz y Senadores señores Allamand, Larraín y Letelier).**

#### **párrafo tercero**

Pasa a ser párrafo cuarto, reemplazándose la palabra “anterior” por “segundo”.

(Adecuación formal)

#### **ARTÍCULO 5°**

Sustituir la frase “Sólo una vez en vigencia el” por “A contar de la entrada en vigencia del” y la palabra “autorízase” por “se autoriza”.

(Adecuación formal)

0000000

Agregar el siguiente artículo 7°, nuevo:

“Artículo 7°.- Ninguna disposición de esta ley podrá ser interpretada de modo que contravenga compromisos internacionales de Chile.”.

**(Unanimidad 5X0. Senadoras señoras Goic y Muñoz y Senadores señores Allamand, Larraín y Letelier).**

#### **Artículo primero transitorio inciso decimoquinto**

Sustituir la expresión “, y, o” por la conjunción “o”.

(Adecuación formal)

#### **inciso vigésimo segundo letra d)**

Reemplazar la expresión “y, o” por la conjunción “o”.

(Adecuación formal)

#### **inciso trigésimo octavo**

Sustituir la expresión “y, o” por la locución “o las”.

(Adecuación formal)

### Artículo tercero transitorio

Reemplazar la palabra “podrán” por “deberán”.  
**(Unanimidad 5X0. Senadoras señoras Goic y Muñoz y Senadores señores Allamand, Larraín 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 1°.- 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, del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, de 2003:

**1.- En el artículo 133:**

a) Intercálase en el inciso segundo, entre las palabras “anterior” y “podrán” la expresión “sólo”.

**b) Agrégase el siguiente inciso quinto:**

“Sin perjuicio de las facultades a que se refiere el inciso anterior, las empresas concesionarias de frentes de atraque que administren terminales portuarios y las empresas de muellaje que operen en puertos privados deberán cumplir las obligaciones que le imponga el Sistema de Control de Cumplimiento de la Normativa Laboral Portuaria, a que se refiere el artículo siguiente.”.

**2.- Incorpórase el siguiente artículo 133 bis, nuevo:**

“**La Dirección del Trabajo coordinará con la autoridad marítima** un Sistema de Control de Cumplimiento de la Normativa Laboral Portuaria, destinado a controlar el acceso y permanencia de los trabajadores a que se refiere este párrafo a los recintos portuarios, velando porque la prestación de los servicios que realicen se efectúe de manera segura y lo sea en virtud de alguna de las modalidades contractuales previstas en el inciso segundo del artículo anterior.”.

**3.- Agréganse al literal b) del artículo 137 los siguientes párrafos segundo, tercero y cuarto, nuevos, pasando los actuales párrafos segundo y tercero a ser quinto y sexto:**

“Tratándose de turnos de más de cuatro horas, los trabajadores portuarios, independientemente de su modalidad contractual, tendrán derecho a un descanso de media hora, irrenunciable, conforme a lo señalado

en el inciso primero del artículo 34. Sin perjuicio de lo anterior, no se **podrá extender la duración** de los turnos definidos de conformidad con la normativa vigente.

**El descanso deberá otorgarse simultánea o alternadamente a todos los trabajadores, permitiéndoles empezar el descanso para colación en el período de tiempo comprendido entre las 3,5 y 5 horas de iniciado el turno, resguardando la seguridad de los trabajadores y de las faenas en el recinto portuario. Los empleadores deberán concordar cualquiera de estas modalidades con las organizaciones representativas de los trabajadores a quienes afecten. En todo caso, las dotaciones asignadas en una nave deberán tomar el descanso en forma que se garantice siempre la seguridad y salud de los trabajadores.**

Será responsabilidad del concesionario del frente de atraque, de las empresas de muellaje en aquellos frentes multioperados y, en el caso de los puertos privados, de las empresas de muellaje que operen dicho puerto, mantener instalaciones adecuadas para que los trabajadores portuarios puedan hacer uso efectivo del descanso señalado en el párrafo **segundo**. Las empresas mencionadas deberán registrar el otorgamiento del descanso mediante el sistema a que se refiere el artículo 33.”.

4.- Sustitúyese en la letra a) del artículo 142, la expresión “al menos, el equivalente al valor del ingreso mínimo de un mes en cada trimestre calendario” por la siguiente “mensualmente, al menos, el equivalente al valor del ingreso mínimo mensual”.

Artículo 2°.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 16.744, sobre Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales:

1.- Suprímese el inciso final del artículo 66.

2.- Agrégase el siguiente artículo 66 ter, nuevo:

“Artículo 66 ter.- Las empresas de muellaje estarán obligadas a constituir un Comité Paritario de Higiene y Seguridad en cada puerto, terminal o frente de atraque en que presten regularmente servicios, siempre que, sumados los trabajadores permanentes y eventuales de la misma, trabajen habitualmente más de 25 personas, conforme al promedio mensual del año calendario anterior.

Los trabajadores integrantes del Comité Paritario indicado en el inciso anterior deberán ser elegidos entre los trabajadores portuarios permanentes y eventuales de la respectiva entidad empleadora, en la forma que señale el reglamento.

Sin perjuicio de lo señalado en el inciso primero, cuando en un mismo puerto presten servicios dos o más entidades empleadoras de las señaladas en el artículo 136 del Código del Trabajo, cada una de ellas deberá otorgar las facilidades necesarias para la integración, constitución y funcionamiento de un Comité Paritario de Higiene y Seguridad, cuyas decisiones en las materias de su competencia serán obligatorias para todas estas entidades empleadoras y sus trabajadores.

Al Comité Paritario de Higiene y Seguridad corresponderá la coordinación de los Comités Paritarios de empresa y el ejercicio de aquellas atribuciones que establece el artículo 66, en los casos y bajo las modalidades que defina el reglamento.

Los representantes de los trabajadores ante el Comité Paritario de Higiene y Seguridad serán elegidos por éstos, en la forma que determine el reglamento. Corresponderá igualmente al reglamento establecer un mecanismo por el cual las distintas entidades empleadoras obligadas designen a sus representantes ante el Comité Paritario de Higiene y Seguridad.

El Comité a que hace referencia este artículo se denominará para todos los efectos legales Comité Paritario de Higiene y Seguridad de Faena Portuaria.”.

Artículo 3°.- Autorízase, a contar de la entrada en vigencia de esta ley, la creación y funcionamiento de un Fondo de Modernización Portuaria, cuyo objeto será apoyar la ejecución de acciones para el mejoramiento institucional en el sector portuario público y privado nacional, en aspectos tales como el perfeccionamiento de los sistemas de información y de estadísticas portuarias, con miras a mejorar sus niveles de eficiencia y competitividad.

Este Fondo será administrado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y recibirá transferencias desde el Tesoro Público según lo disponga la ley de Presupuestos del Sector Público de cada año. Un reglamento expedido mediante decreto del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que llevará la firma del Ministro de Hacienda, determinará las actividades y los mecanismos de asignación de los recursos del Fondo, y podrá considerar la opinión de la Comisión Asesora en Materias Marítimas y Portuarias creada por el decreto supremo N° 70, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 2008, en los términos allí establecidos. Este fondo se extinguirá el año 2018 y los recursos existentes en él, a dicha fecha, deberán ser transferidos al Tesoro Público de acuerdo a las instrucciones que sobre la materia imparta la Dirección de Presupuestos.

Artículo 4°.- Establécese por cuatro años, contados desde la entrada en vigencia de la presente ley, un aporte a beneficio fiscal, correspondiente a 0,2 dólares de Estados Unidos de América por cada una de las toneladas de carga general y de 0,1 dólares de Estados Unidos de América por cada una de las toneladas de carga a granel sólido o líquido, excluidas las toneladas de cabotaje, transferidas por las empresas concesionarias de puertos privados, por las concesionarias de frentes de atraque portuarios y, en el caso de los puertos no concesionados, por la empresa pública estatal administradora; en todos los casos, con cargo a éstas. En el mismo período se podrán realizar aportes al Fondo señalado en el artículo anterior, por un monto máximo equivalente en moneda nacional a 2 millones de dólares de Estados Unidos de América anuales. Un reglamento expedido mediante decreto del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que llevará la firma del Ministro de Hacienda, señalará la forma de determinar los pagos de cada una de las empresas antes señaladas, en función de la carga transferida en el año inmediatamente

anterior. El reglamento detallará la periodicidad e información que las mismas empresas deberán proporcionar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para efectos de verificar el cumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo. En cualquier caso, los pagos a realizar por concepto del aporte deberán ser enterados, a más tardar, el 30 de abril de cada año en la Tesorería General de la República, entidad encargada del cobro y recaudación del mismo.

Artículo 5°.- **A contar de la entrada en vigencia del** reglamento que regula el aporte a beneficio fiscal señalado en el artículo anterior, **se autoriza** a la Tesorería General de la República a pagar el beneficio a que se refiere el artículo primero transitorio de la presente ley. Con todo, dichos pagos se sujetarán a las reglas y plazos contenidos en dicha disposición.

Artículo 6°.- Declárase el 22 de septiembre de cada año como Día del Trabajador Portuario.

**Artículo 7°.- Ninguna disposición de esta ley podrá ser interpretada de modo que contravenga compromisos internacionales de Chile.**

#### Disposiciones transitorias

Artículo primero.- Excepcionalmente, a contar de la entrada en vigencia de los artículos 1°, 2°, 3°, 4° y 5° de la presente ley, los trabajadores portuarios que acrediten el cumplimiento de los requisitos que a continuación se indican, accederán, por única vez, al pago de un beneficio en dinero que se determinará conforme a las reglas del presente artículo.

Para impetrar el beneficio a que se refiere este artículo se deberá acreditar haber prestado para una empresa de muellaje, dentro de un recinto portuario, servicios efectivos como trabajador portuario en los términos del inciso primero del artículo 133 del Código del Trabajo, a lo menos, durante un turno el año 2013, siempre que se haya ingresado a prestar los precitados servicios con anterioridad al 1 de enero de 2013 y que éstos se hayan prestado en turnos ininterrumpidos sin derecho a descanso. Adicionalmente, deberá acreditarse la realización de, a lo menos, 36 turnos anuales promedio entre los años 2005 y 2012. Tratándose de los trabajadores portuarios de Talcahuano, el mencionado promedio de turnos anuales se computará entre los años 2005 y 2009.

Para el cálculo precitado promedio, se dividirá el total de turnos del período por el número de años efectivamente trabajados durante el mismo.

Se excluirán del cálculo los períodos en que los trabajadores postulantes se hayan encontrado con licencia médica, legalmente tramitada, o realizando estudios en instituciones de educación del Estado o reconocidas por éste, lo que se acreditará mediante certificados emitidos por las respectivas instituciones.

Excepcionalmente, tratándose de trabajadores portuarios que hayan egresado ya sea por la obtención de pensión o jubilación o a

consecuencia de un proceso de licitación con anterioridad al año 2013, no se les exigirá el promedio de turnos descrito, sino sólo que acrediten haberse desempeñado durante, a lo menos, tres años continuos en el período comprendido entre los años 2005 y 2012.

Con todo, el beneficio sólo podrá impetrarse por aquellos trabajadores que, cumpliendo las condiciones precedentes, se hayan encontrado con vida al 25 de enero de 2014.

En caso de fallecimiento de un trabajador portuario ocurrido con posterioridad al 25 de enero de 2014, pero antes de la fecha de postulación al beneficio a que se refiere este artículo, o durante la tramitación de su postulación, o una vez aceptado como beneficiario, cualquiera de los legitimarios podrá ejercer sus derechos en el procedimiento de postulación establecido en esta ley. Con todo, de proceder el beneficio por haberse cumplido los requisitos para acceder él, éste sólo se entregará a quien corresponda de acuerdo con la respectiva resolución de posesión efectiva.

No podrán acceder al beneficio a que se refiere este artículo los trabajadores que cumplan sus funciones en horario administrativo y los que tengan o hayan tenido pactado en sus contratos de trabajo derecho al descanso de colación.

Para determinar el monto del beneficio a que se refiere este artículo, se aplicarán las reglas siguientes:

1.- Por cada turno efectivamente realizado en el período comprendido entre el 1 de enero de 2005 y el 31 de diciembre de 2012 se pagará a cada trabajador que acredite los requisitos para impetrar el beneficio la suma de \$1.953.- (mil novecientos cincuenta y tres pesos).

2.- Tratándose de trabajadores portuarios que no trabajen por sistema de nombrada, contratados por renta fija, recibirán el pago en base a 24 turnos por mes, respecto del período de vigencia del respectivo contrato de trabajo.

3.- Tratándose de trabajadores que se desempeñen como amarradores, traspaletistas y encarpadores, el beneficio se pagará en base a 12 turnos por mes, respecto del período de vigencia del respectivo contrato de trabajo.

El cumplimiento de los requisitos establecidos para acceder al beneficio será verificado y su monto calculado, de oficio, por una Comisión Revisora, en adelante la "Comisión", que estará facultada para recopilar y recibir la información oficial disponible que sea útil para el cumplimiento de sus fines. Sin perjuicio de lo anterior, los trabajadores portuarios podrán postular y allegar los antecedentes que estimen convenientes de conformidad con las reglas que se señalan más adelante.

La Comisión estará conformada por dos representantes de la Subsecretaría del Trabajo, uno de los cuales será designado presidente; dos representantes de la Subsecretaría de Previsión Social; dos representantes del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y un representante de la

Dirección del Trabajo. Todos los miembros serán designados por los respectivos jefes de servicio, mediante resolución exenta.

La Comisión deberá contar con una secretaría, encargada de la recepción de las postulaciones, atención de los postulantes y demás labores de apoyo que los integrantes de la Comisión le soliciten.

El procedimiento de funcionamiento interno y las demás normas para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones de la Comisión serán determinados mediante resolución interna del Ministerio del Trabajo y Previsión Social.

Dentro de los sesenta días hábiles siguientes a la publicación en el Diario Oficial de esta ley, la Comisión determinará de oficio los beneficiarios y el monto del beneficio, conforme los registros públicos de que disponga. Los trabajadores portuarios interesados podrán consultar su situación a través de la página web del Ministerio del Trabajo y Previsión Social. La publicación de la información se realizará resguardando la privacidad de los datos personales del beneficiario.

Los interesados podrán aceptar el beneficio determinado de oficio por la Comisión o presentarse al procedimiento de postulación, sea por el total del monto del beneficio que al postulante crea corresponderle o por la diferencia no otorgada de oficio por la Comisión, mediante el formulario único que se pondrá a disposición en la página web de la Subsecretaría del Trabajo.

En caso de aceptación del beneficio establecido de oficio por la Comisión, el beneficiario deberá presentar a la secretaría de ésta una carta de aceptación, a través del modelo que se pondrá a disposición de los interesados en la página web del Ministerio del Trabajo y Previsión Social. La no aceptación del beneficio dentro del plazo de treinta días hábiles contado desde la publicación de la nómina a que se refiere el inciso decimocuarto, supone la renuncia irrevocable a éste.

Sin perjuicio de la determinación de los beneficiarios y del monto del beneficio que haga de oficio la Comisión, los trabajadores podrán presentar en cualquier caso su postulación directa al beneficio.

Las postulaciones deberán ser presentadas dentro del plazo de sesenta días hábiles contado desde que la Dirección del Territorio Marítimo y Marina Mercante entregue a los interesados el certificado a que se refiere el inciso siguiente o dentro de los noventa días hábiles siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, en el caso de los trabajadores portuarios que decidan postular sin ese certificado.

Para efectos de acreditar el cumplimiento de los requisitos para acceder al beneficio y calcular el monto de éste, el trabajador portuario interesado, personalmente o por intermedio de una organización sindical que lo represente, dentro del plazo de treinta días hábiles contado desde la publicación de la presente ley, podrá solicitar a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante un certificado que indique la

cantidad de turnos que registra en el sistema entre los años 2005 y 2012, detallando el número efectivamente realizado en cada uno de dichos años.

Si transcurrido el plazo a que se refiere el inciso anterior no se solicita el certificado, se entenderá que el trabajador portuario renuncia a acreditar los turnos registrados ante la autoridad marítima, para acceder al beneficio.

La Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante deberá otorgar el certificado solicitado en el plazo máximo de treinta días hábiles contado desde la solicitud, dejando constancia de la fecha de entrega material de éste. Este certificado será gratuito para los efectos de esta ley.

Los trabajadores portuarios que decidan iniciar el proceso de postulación al beneficio podrán acompañar, además del certificado a que se refieren los incisos anteriores, uno o más de los siguientes documentos:

a) Uno o más certificados emitidos por una empresa portuaria o de muellaje que desarrolle funciones dentro de un recinto portuario, en los que se acredite el período en que el trabajador portuario postulante prestó servicios para ellas, en labores comprendidas en el inciso primero del artículo 133 del Código del Trabajo. En este caso, el trabajador postulante deberá adjuntar, además, un certificado de cotizaciones previsionales que respalde la información entregada en cada uno de los certificados que adjunte. Sin este documento adicional no se dará valor al o los certificados otorgados por las empresas.

b) Uno o más contratos de trabajo con una empresa portuaria o de muellaje que desarrolle funciones dentro de un recinto portuario, en los que se acredite prestación de servicios como trabajador portuario permanente en labores comprendidas en el inciso primero del artículo 133 del Código del Trabajo, en jornada completa. En este caso, el trabajador postulante deberá adjuntar, además, un certificado de cotizaciones previsionales que respalde la información entregada en cada uno de los certificados que adjunte. Sin este documento adicional no se dará valor al o los certificados otorgados por las empresas.

c) Actas de fiscalización de la Inspección del Trabajo o sentencia judicial ejecutoriada donde conste que el postulante prestó servicios dentro de un recinto portuario en labores comprendidas en el inciso primero del artículo 133 del Código del Trabajo, para una empresa portuaria o de muellaje, como trabajador eventual o permanente.

d) Certificados emitidos por el Servicio de Impuestos Internos, el Servicio Nacional de Aduanas, el Instituto de Previsión Social, las Mutualidades de Empleadores, la Superintendencia de Pensiones, la Superintendencia de Seguridad Social o cualquier otro documento original que haya sido emitido por organismos oficiales públicos o privados, que permitan acreditar el número de turnos realizados o la cantidad de años como trabajador portuario, sin que dichos documentos sean excluyentes entre sí.

Los trabajadores postulantes al beneficio podrán acompañar una minuta explicativa que ilustre la forma en que dichos certificados o documentos acreditan el número de turnos realizados. La precitada minuta deberá ajustarse al formato que defina previamente la Comisión, el que será puesto a disposición de los postulantes a través de la página web de la Subsecretaría del Trabajo.

La Comisión dispondrá de un plazo de sesenta días hábiles contado desde la recepción de las postulaciones para verificar si el trabajador postulante cumple los requisitos para ser beneficiario y, en su caso, el monto del beneficio.

Si la Comisión no resuelve la postulación dentro del plazo señalado en el inciso anterior, se entenderá que ha sido acogida en base a los turnos indicados por el trabajador en el formulario de postulación.

Determinados por parte de la Comisión los trabajadores portuarios postulantes que cumplen los requisitos para acceder al beneficio y el monto de éste, deberá notificarlo por medio de carta certificada a la dirección indicada en el formulario de postulación. Las organizaciones o personas que hayan sido autorizadas por el postulante para representarlo en el procedimiento de postulación, podrán acceder al resultado de la postulación, notificándose de su resultado en la secretaría de la Comisión. Igual notificación procederá en caso de rechazo del beneficio.

En caso de rechazo, el trabajador podrá deducir por escrito reclamación dentro del plazo de sesenta días hábiles, debiendo comparecer personalmente o a través de la organización que lo represente, según su preferencia. La reclamación deberá presentarse por escrito ante la secretaría de la Comisión.

La reclamación sólo habilitará para subsanar errores vinculados a la evaluación de los antecedentes presentados, sin que puedan allegarse documentos adicionales a la postulación. Sin perjuicio de lo anterior, la Comisión podrá solicitar, de oficio, información adicional al postulante o a instituciones públicas o privadas. La Comisión deberá resolver las reclamaciones dentro de los noventa días hábiles siguientes a su presentación, con los antecedentes de que disponga. La resolución deberá notificarse de la misma forma prevista para la postulación.

En caso de solicitarse información adicional, se suspenderá el plazo previsto para la resolución de la postulación, mientras no se reciba la información solicitada, por el plazo de treinta días, prorrogables por una sola vez.

Si la Comisión Revisora no resuelve la reclamación dentro del plazo señalado para ello en este artículo, se entenderá que ésta ha sido acogida.

Los postulantes que decidan no ejercer la reclamación podrán, por sí o a través de la organización que los represente, renunciar al plazo que se encuentre pendiente para interponerla. Esta renuncia deberá ser suscrita por el postulante ante el inspector de la Dirección del Trabajo u otro ministro de

fe, en el formulario de renuncia que se pondrá a disposición de los interesados en la página web de la Subsecretaría del Trabajo y deberá presentarse directamente en la secretaría de la Comisión o a través del correo electrónico que se habilite para estos efectos.

Las postulaciones quedarán afinadas una vez que el postulante renuncie al plazo para deducir la reclamación, o transcurra dicho plazo sin que la hubiere interpuesto, o cuando ésta sea resuelta por la Comisión.

Corresponderá a la Comisión informar a la Subsecretaría del Trabajo los beneficios determinados de oficio y aceptados por los beneficiarios así como las postulaciones afinadas, dentro de los diez días siguientes a que queden en ese estado. Dicha nómina deberá contener el nombre completo, cédula de identidad y monto del beneficio económico que le corresponde a cada beneficiario.

La Subsecretaría del Trabajo, dentro del plazo de cinco días hábiles de recibidos los antecedentes, deberá comunicar a la Tesorería General de la República la orden de pago del beneficio.

Recibida la información señalada en el inciso anterior, la Tesorería General de la República dispondrá del plazo de veinte días hábiles para efectuar el pago del beneficio a los beneficiarios.

Para los efectos del procedimiento de entrega del beneficio económico de que trata este artículo, serán días hábiles todos los días de la semana, con exclusión del sábado, domingo y festivos declarados por ley.

El beneficio sólo podrá ser pagado al beneficiario o sus herederos, cuando corresponda. En ningún caso podrá pagarse a un mandatario u organización que lo represente.

Sin perjuicio de la responsabilidad penal que les corresponda, los trabajadores portuarios **o las** empresas portuarias o de muellaje que presenten u otorguen documentación falsa en su postulación no podrán acceder al beneficio de este artículo.

El beneficio a que se refiere este artículo no será imponible ni constituirá renta para ningún efecto legal.

Artículo segundo.- Los bonos, asignaciones u otros emolumentos que los trabajadores portuarios de que trata el artículo anterior pudieren estar percibiendo, en virtud de un contrato de provisión de puestos de trabajo u otro tipo de acuerdo colectivo, como compensación por el no uso efectivo de la media hora de colación, no podrán ser modificados sino por acuerdo de las partes, a partir de los ciento ochenta días siguientes a la publicación de la presente ley en el Diario Oficial, y a falta de acuerdo, pasarán a formar parte de la remuneración del turno respectivo.

Artículo tercero.- Las adecuaciones derivadas de las modificaciones que la presente ley introduce en el Código del Trabajo y en la ley N° 16.744 sobre Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales

**deberán** implementarse dentro de los ciento ochenta días siguientes a la publicación de la presente ley en el Diario Oficial.

Artículo cuarto.- La modificación de la garantía prevista en la letra a) del artículo 142 del Código del Trabajo no afectará a los Convenios de Provisión de Puestos de Trabajo que hayan sido depositados en la Inspección del Trabajo con anterioridad a la entrada en vigencia de las modificaciones que esta ley introduce en el Código del Trabajo.”.

-----

Acordado en sesión celebrada el día 23 de julio de 2014, con asistencia de la Senadoras señoras Adriana Muñoz D’Albora (Presidenta) y Carolina Goic Boroovic y de los Senadores señores Andrés Allamand Zavala, Hernán Larraín Fernández y Juan Pablo Letelier Morel y en sesión celebrada el día 6 de agosto de 2014, con asistencia de la Senadoras señoras Adriana Muñoz D’Albora (Presidenta) y Carolina Goic Boroovic y de los Senadores señores Andrés Allamand Zavala, Hernán Larraín Fernández y Juan Pablo Letelier Morel.

Sala de la Comisión, a 8 de agosto de 2014.

PILAR SILVA GARCÍA DE CORTÁZAR  
Secretaria de la Comisión

## RESUMEN EJECUTIVO

---

### PRIMER INFORME DE LA COMISIÓN DE TRABAJO Y PREVISIÓN SOCIAL, ACERCA DEL PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL CÓDIGO DEL TRABAJO Y LA LEY DE ACCIDENTES DEL TRABAJO Y ENFERMEDADES PROFESIONALES, EN MATERIA DE TRABAJO PORTUARIO, ESTABLECIENDO LAS OBLIGACIONES Y BENEFICIOS QUE INDICA (BOLETÍN N° 9.383-05)

#### I. PRINCIPALES OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:

-Facultar a la Dirección del Trabajo para coordinar con la autoridad marítima un sistema de control y protección de la labor realizada por los trabajadores portuarios, a quienes se les otorga el derecho irrenunciable a descansar media hora – en forma simultánea o alternadamente- en los turnos de más de cuatro horas, siendo responsabilidad de los empleadores mantener instalaciones adecuadas para ello.

-Establecer la obligación de constituir Comités Paritarios de Higiene y Seguridad en los puertos.

-Crear un Fondo de Modernización Portuaria que se extinguirá el año 2018, instituir un aporte a beneficio fiscal que contribuirá al mencionado Fondo y otorgar, por una sola vez, a los trabajadores portuarios que cumplan determinados requisitos un beneficio en dinero, que será pagado al entrar en vigencia el reglamento del aporte a beneficio fiscal.

-Declarar el 22 de septiembre de cada año como el Día del Trabajador Portuario.

II. **ACUERDOS:** aprobado en general por la unanimidad de los integrantes de la Comisión, Senadoras señoras Goic y Muñoz y Senadores señores Allamand, Larraín y Letelier.

En cuanto a la discusión en particular: la letra a) del numeral 1 del artículo 1° fue aprobada por 4 votos a favor de las Senadoras Goic y Muñoz y de los Senadores Allamand y Letelier, con la abstención del Senador señor Larraín.

**Los artículos 4° y 5° permanentes** fueron aprobados por 3 votos a favor, de las Senadoras Goic y Muñoz y del Senador Letelier y 2 abstenciones, de los Senadores Allamand y Larraín.

Los restantes artículos permanentes, incluido el artículo 7° que se agrega, los artículos transitorios y demás decisiones adoptadas por la Comisión contaron con la unanimidad de sus integrantes, Senadoras señoras Goic y Muñoz y Senadores señores Allamand, Larraín y Letelier.

III. **ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** consta de siete artículos permanentes y cuatro artículos transitorios.

IV. **NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** El artículo 2° permanente de la iniciativa tiene el carácter de norma de quórum calificado, por regular el

ejercicio del derecho a la seguridad social, en conformidad con el número 18 del artículo 19 de la Constitución Política, requiriendo para su aprobación del voto conforme de la mayoría absoluta de los senadores en ejercicio, en cumplimiento de lo dispuesto por el inciso tercero del artículo 66 de la misma Ley Fundamental.

- V. URGENCIA:** suma.
- VI. ORIGEN INICIATIVA:** Cámara de Diputados. Mensaje de S. E. la Presidenta de la República, señora Michelle Bachelet Jeria.
- VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** segundo.
- VIII. APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS:** en general 93 votos a favor.
- IX. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO:** 9 de julio de 2014.
- X. TRÁMITE REGLAMENTARIO:** primer informe, en general y en particular conforme a la autorización de la Sala de 22 de julio de 2014. Corresponde que pase a la Comisión de Hacienda, en lo que es propio de su competencia.
- XI. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:** 1) Código del Trabajo; 2) Ley N° 16.744, sobre Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales y 3) Decreto supremo N° 70, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, del año 2008.

---

Valparaíso, 8 de agosto de 2014.

PILAR SILVA GARCÍA DE CORTÁZAR  
Secretaria de la Comisión

-----

ÍNDICE

Objetivos del proyecto	1
Asistencia	2
DISCUSIÓN EN GENERAL Y EN PARTICULAR	
<u>Sesión 23 de julio de 2014</u>	
Exposición Ministra del Trabajo y Previsión Social	8
COTRAPORCHI	10
UNIONES PORTUARIAS DE CHILE	13
Puerto Ventanas S.A.	16
Cámara Marítima y Portuaria de Chile	17
Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas	18
APROBACIÓN EN GENERAL	20
<u>Sesión 6 de agosto de 2014</u>	
Instituto Libertad y Desarrollo	20
San Antonio Terminal Internacional S.A.	21
Iquique Terminal Internacional S.A.	22
DISCUSIÓN EN PARTICULAR	
Ministra del Trabajo y Previsión Social expone sobre el Protocolo de Acuerdo	23
Discusión y votación del articulado del proyecto	24 a 35
Modificaciones al texto despachado por la Cámara de Diputados	
Texto del proyecto despachado por la Comisión de Trabajo y Previsión Social	36
	38