Modifica el Código del Trabajo en lo relativo a las condiciones laborales y derechos sindicales de la gente de mar

Boletín N° 12686-13

I. ANTECEDENTES Y FUNDAMENTOS.

La presente iniciativa propone modificaciones al Párrafo 1° del Capítulo III, Título II del Libro I, Del Código del Trabajo, "Del contrato de embarco de los oficiales y tripulantes de las Naves de la Marina Mercante Nacional", para adecuar las legislación laboral aplicable a la gente de mar, a los estándares internacionales contenidos en los convenios internacionales suscritos por Chile, haciéndose cargo adecuadamente de resguardar las condiciones de trabajo seguro a bordo, especialmente considerando las reglas de fatiga y la necesidad de incorporar instrumentos eficaces para asegurar que la gente de mar acceda efectivamente a sus descansos.

Las condiciones de trabajo de la gente de mar, particularmente en materia de acceso a descansos diarios, semanales y anuales, es deficitaria en ciertas realidades, lo que sumado a debilidades institucionales para asegurar sus derechos en ese ámbito, hacen urgente una revisión profunda de una legislación vigente, en línea con los tratados multilaterales que pudieren servir a ese propósito, como el Convenio Marítimo y el STCW.

Asimismo, en consistencia con la Política Nacional de Salud y Seguridad en el Trabajo y el Convenio Núm. 186 OIT, Promocional de Salud y Seguridad del Trabajo, se extiende a los armadores la obligación de establecer un Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo indistintamente para los trabajadores que cumplan labores en tierra como a bordo.

También se propone la incorporación de una regla para facilitar las votaciones sindicales del personal a bordo.

La presente iniciativa ha sido concebida para responder a las necesidades de regulación del personal regido por el Párrafo 1° del Capítulo III, Título II del Libro I, Del Código del Trabajo, "Del contrato de embarco de los oficiales y tripulantes de las Naves de la Marina Mercante Nacional", de iniciativa parlamentaria, y no refiere a las adecuaciones que se requieren para implementar el Convenio Marítimo, la gran mayoría, referidos a aspectos institucionales del Sistema de Inspección y Certificación y la reglamentación de las cuestiones relacionadas con la repatriación, las agencias de contratación y colocación de la gente de mar, las quejas a bordo y las quejas en tierra, en los que se espera y necesita una acción del Gobierno.

a. Debilidades de la legislación actualmente aplicable al sector.

Las normas que regulan a estos trabajadores se encuentran contenidas en Párrafo 1° del Capítulo III, Título II del Libro I, Del Código del Trabajo, "Del contrato de embarco de los oficiales y tripulantes de las Naves de la Marina Mercante Nacional"; artículos 47 y siguientes del Decreto Ley N°2.222 *"Ley de Navegación"*, de 31 de mayo de 1978 y en el Decreto Supremo N°26 de 23 de febrero de 1987 *"Reglamento de Trabajo a Bordo de Naves de la Marina Mercante Nacional"* del Ministerio del Trabajo y Previsión Social.

El artículo 96, establece que, *"Se entiende por personal embarcado o gente de mar el que, mediando contrato de embarco, ejerce profesiones, oficios u ocupaciones a bordo de naves o artefactos navales."*, personal que está afecto a las disposiciones especiales contenidas en el referido párrafo, siendo estas regulaciones aplicables no solo a aquellos trabajadores que se desempeñan como oficial o tripulante de la marina mercante nacional, sino también a todo aquel que presta servicios en naves especiales, tales como pesqueros, remolcadores, dragas, barcos científicos o de recreo o en artefactos navales, según lo dispuesto en el Dictamen N°626/43, de 5 de febrero de 1997, de la Dirección del Trabajo.

La normativa en materia de jornada y descansos de la gente de mar está contenida entre los artículos 106 al 116 del Código del Trabajo.

El artículo 106 establecen una jornada semanal de 56 horas, distribuidas en 8 horas diarias, pero las partes están facultades para pactar horas extras sin sujeción al tope máximo de horas extras fijado por la legislación laboral, en dos horas diarias. Esta regulación no considera el peligro que representa la fatiga de la gente de mar, sobre todo para los marinos que asumen funciones relacionadas con la seguridad de la navegación y las operaciones del buque en condiciones de seguridad. A mayor abundamiento, la gente de mar y el naviero al pactar horas extraordinarias sin sujeción al máximo establecido en el artículo 31 del Código del Trabajo, lo hacen sin tomar en cuenta los requisitos que la ley impone a este tipo de jornada, es decir, la jornada extraordinaria en orden a que debe ser voluntaria, causada, transitoria, temporal y por sobre todo respetar la salud del trabajador.

La jornada de trabajo regulada en el artículo 106 antes referida, no se aplica al Capitán o quién lo remplace, siendo sus funciones, conforme el artículo 108 del Código del Trabajo, de labor continua y sostenida mientras permanezca a bordo. Tampoco es aplicable al ingeniero jefe, al comisario, al médico, al telegrafista u otro que se desempeñe como jefe de un departamento o servicio.

Finalmente, el único límite a la jornada lo encontramos en el artículo 116 que establece un derecho a un descanso mínimo de 8 horas continuas en cada día calendario, a todos los miembros de la dotación.

Ahora bien, conforme el artículo 107, corresponde al armador, directamente o por intermedio del capitán, la distribución de la jornada de trabajo, pero como no existe límite a las horas extras y el sobre tiempo representa una mayor renta para el trabajador, no existen incentivos para el cumplimiento de estándares razonables en materia de jornada ni la consideración a la fatiga de la gente de mar.

Como se aprecia, la regulación de la gente de mar no considera límites en materia de jornada de trabajo, a excepción del descanso establecido en el artículo 116, que establece un descanso mínimo de ocho horas continuas en cada día calendario, lo que es particularmente riesgoso en embarcaciones que operan con la dotación mínima de seguridad fijada por la autoridad marítima sin considerar todas las funciones operativas que se asignan a los miembros de la dotación, la planificación del viaje de la embarcación y la necesidad de permitir el acceso a descansos a bordo del personal embarcado.

A mayor abundamiento, de conformidad al artículo 115, el cuadro regulador de trabajo que debe ser confeccionado respetando los límites de la jornada, es visado por la autoridad marítima para establecer su concordancia con el reglamento del trabajo a bordo, pero esta autoridad no fiscaliza si efectivamente la asignación de funciones permite el acceso a descansos de los miembros de la dotación, quedando sin control tan relevante derecho.

b. La insuficiencia de las dotaciones y sus efectos en el acceso a descansos.

A las debilidades normativas antes señaladas, se suma en los últimos años una práctica anómala de algunos armadores de la zona sur austral que, operan solo con la dotación mínima de seguridad fijada por la autoridad marítima, insuficiente para asumir todas las labores operativas de las embarcaciones y permitir el acceso a los descansos mínimos legales de sus miembros, bajo las condiciones particulares de los viajes que realizan.

Existe en estos casos, una discrepancia entre la dotación mínima de seguridad que fija la autoridad marítima y la dotación comercial u operativa real que necesita la embarcación para cumplir con la planificación del viaje, realizar todas las funciones operativas asignadas a los miembros de la dotación y permitirles sus descansos.

Los trabajadores han reclamado que, como consecuencia de lo anterior, el personal embarcado no accede al descanso mínimo de 8 horas continuas

en cada día calendario que establece el artículo 116 del Código del Trabajo, tampoco accede a ese estándar de descanso dentro de un período de 24 horas, como asimismo que el Capitán y el Ingeniero Jefe de Máquinas estarían siendo obligados a asumir las guardias de Primer Oficial de Puente y Primer Oficial de Máquinas, afectando las condiciones de trabajo de estos, al someternos a trabajos extenuantes. Sin control de autoridades y contando con una dotación insuficiente, a bordo no se estaría respetando el derecho a descanso de todos los miembros de la dotación, las jornadas efectivas excedería los límites legales, y los cuadros reguladores son visados por la autoridad marítima sin considerar el acceso a descanso de los miembros de la dotación.

Respecto a si el armador puede obligar al Capitán y el Ingeniero Jefe de Máquinas estarían siendo obligados a asumir las guardias de Primer Oficial de Puente y Primer Oficial de Máquinas, y como ello afectaría su acceso a descansos, la Dirección del Trabajo, en Dictamen **N°5163/083** señaló que conforme los libros de registro de asistencia, todos sus trabajadores aparecían con sus descansos otorgados, pero al cotejar esa información con los registros de asistencia de bitácoras a bordo se constató que entre ellas no existía correspondencia alguna, ya que mientras el sistema de control de asistencia cuenta que los trabajadores estaban haciendo uso de sus descansos, las bitácoras de puente y máquina consignaban que el trabajador se encontraba haciendo guardia.

Por último, sin perjuicio de revisar el estándar de la normativa en materia de jornada, particularmente en lo que concierne a la autorización ilimitada de horas extras a bordo e insuficiencia de horas de descanso y vacaciones, es esencial abordar en el corto plazo la cuestión de la fijación, aprobación, revisión y resolución de conflictos en materia de dotaciones mínimas, tanto en cuanto a la problemática actual que enfrenta parte del personal del sector, como también respecto de la necesidad de cumplir el Convenio Marítimo, como se dirá seguidamente.

c. El estándar del Convenio Internacional STCW 78/95 y sus enmiendas.

La expresión de esta normativa internacional tiene su reflejo en Chile en el Reglamento Sobre Formación, Titulación y Carrera Profesional del Personal Embarcado", aprobado por Decreto Supremo Nº90 del Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina, de fecha 15 de junio de 1999. El Convenio fue enmendado en 1995 y 2010. Las enmiendas de 1995 entraron en vigor el 1 de febrero de 1997. Las enmiendas de Manila de 2010, el 2012.

Considerando que el Convenio Internacional STCW 78/95, al tratar las guardias y los descansos, no distingue respecto al tonelaje de la nave,

necesariamente debe entenderse que afecta a todas las naves de la marina mercante sin distinción.

El Convenio STCW 78/95 en su forma enmendada contiene algunos cambios importantes para hacer frente al problema de la fatiga del personal encargado de las guardias y cumplir las disposiciones del Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006 de la OIT (MLC), ratificado por Chile en febrero de 2018 y que establece el derecho de la gente de mar a disfrutar de condiciones de trabajo decentes y ayuda a crear condiciones de competencia justa para los armadores.

Las horas mínimas de descanso de los marineros y oficiales a los que se asignan los cometidos de guardia son 10 horas en todo periodo de veinticuatro horas, sin ninguna excepción a esta regla. Con todo, la garantía de descanso mínimo de 10 horas no significa que haya que trabajar las catorce horas restantes. El periodo de veinticuatro horas se calcula a partir de la hora de comienzo de la guardia y el descanso de diez horas se puede agrupar en dos periodos como máximo, uno de los cuales debe tener un mínimo de seis horas de duración. Ningún periodo de descanso puede ser inferior a una hora.

En relación al descanso, el STCW también establece como medición para su otorgamiento, que por todo periodo de siete días deberá otorgarse un descanso no inferior a setenta y siete horas. Este descanso mínimo es obligatorio, no puede hacerse excepción a él, salvo en caso de una emergencia, simulacro o condiciones operacionales excepcionales.

El STCW de 2010 permite establecer una excepción a las horas de descanso, a condición de que el respectivo periodo tenga al menos setenta horas de duración en cada periodo de siete días y no se prolongue por más de dos semanas, sin embargo, sigue en vigor el requisito mínimo de diez horas por cada periodo de veinticuatro horas. Además, dentro de las referidas dos semanas, las horas de descanso pueden agruparse en tres periodos. Cada intervalo entre dos periodos de excepciones a bordo no deberá ser inferior a dos veces la duración de la excepción. En la práctica, esto significa que si se han reducido las horas de descanso a setenta horas por semana a lo largo de un periodo de dos semanas, las cuatro semanas siguientes han de cumplir la regla general de setenta y siete horas de descanso semanales y solo dos periodos de descanso en cada periodo de veinticuatro horas.

Asimismo, todo marino cuyo periodo normal de descanso haya sido perturbado por haber sido requerido para trabajar, habrá de disfrutar de periodos de descanso compensatorios.

Finalmente, el STCW impone al armador la obligación de mantener registros en los que consten las horas diarias de descanso y cada marino deberá velar por el mantenimiento correcto de los mismos. Cada marino recibirá una copia de los registros correspondientes a su persona, refrendados por el capitán, quien también deberá firmarlos una vez que se cerciore de la exactitud de los mismos.

El capitán es el responsable directo de velar por el cumplimiento de todos los principios y organizaciones de las guardias, en todo momento y bajo cualquier circunstancia.

d. El Convenio Marítimo Refundido, 2006.

El Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006 de la OIT (MLC), ratificado por Chile en febrero de 2018, expresa que las normas relativas al número mínimo de horas de descanso se recogieron, en su mayor parte, en las enmiendas al convenio STCW de la OMI que se adoptaron el año 2010, (enmiendas de Manila).

El Convenio Marítimo se aplica a toda la gente de mar empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de buques que, *estando autorizados para traspasar la base de mar territorial, lo hagan en forma a lo menos regular,* sean de propiedad pública o privada, pero que se dediquen a actividades comerciales, con excepción de los dedicados a la pesca u otras actividades similares y las embarcaciones de construcción tradicional.

La Regla 2.7 del Convenio establece que los Estados afectos deberán exigir que todos los buques que enarbolen su pabellón "*empleen a bordo a un número suficiente de marinos para garantizar la seguridad, la eficiencia y la protección en las operaciones de los buques en todas las condiciones, teniendo en cuenta las preocupaciones relativas a la fatiga de la gente de mar, así como la naturaleza y las condiciones particulares del viaje*"**.**

Por lo anterior, la regulación de niveles de dotación contenido en el MLC debiese sensibilizar a las autoridades de la importancia de considerar los aspectos antes indicados en su fijación, así como considerar mecanismos de reclamación para el caso concreto, de las dotaciones que resulten insuficientes para satisfacer especialmente el derecho a relevos para descanso.

Los niveles de dotación adecuados en una embarcación hacen la diferencia entre el trabajo en condiciones seguras y dignas y el trabajo subestándar, inseguro y en condiciones de fatiga.

En materia de jornada, el MLC establece los límites para las horas de trabajo y descanso siguientes:

a) El número máximo de horas de trabajo no puede exceder de 14 horas por cada período de 24 horas; ni de 72 horas por cada período de 7 días;

b) El número mínimo de horas de descanso no puede ser inferior a 10 horas por cada período de 24 horas; ni de 77 horas, por cada período de 7 días.

Las horas de descanso, conforme el MLC pueden agruparse en dos períodos como máximo, uno de los cuales debe ser de al menos 6 horas continuas, y el intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso no puede exceder de 14 horas.

También establece el MLC que un cuadro regulador debe describir la organización del trabajo a bordo, en idioma del buque y en inglés. Este cuadro debe contener el programa de servicio en el mar y en los puertos, y el número máximo de horas de trabajo y el número mínimo de horas de descanso que fijen la legislación nacional o los convenios colectivos aplicables. Asimismo, *debe registrar las horas diarias de trabajo y las horas diarias de descanso de la gente de mar en formato normalizado establecido por la autoridad competente.*

En materia de dotación, el MLC establece la obligación de los armadores de contar a bordo de "*un número suficiente de marinos para garantizar la seguridad, la eficiencia y la protección en las operaciones de los buques en todas las condiciones, teniendo en cuenta las preocupaciones relativas a la fatiga de la gente de mar, así como la naturaleza y las condiciones particulares del viaje",* así como considerar *mecanismos de reclamación* para el caso concreto, de las dotaciones que resulten insuficientes para satisfacer especialmente el derecho a relevos para descanso.

Los niveles de dotación adecuados en una embarcación hacen la diferencia entre el trabajo en condiciones seguras y dignas y el trabajo subestándar, inseguro y en condiciones de fatiga. Al efecto, la Norma A2.7. Niveles de dotación, y la Pauta B2. 7.1., señalan:

Norma A2.7 – Niveles de dotación.

1.Los Miembros deberán exigir que todos los buques que enarbolen su pabellón cuenten a bordo con un número suficiente de marinos para que

las operaciones del buque se lleven a cabo de manera segura, eficiente y teniendo debidamente en cuenta la protección. Cada buque deberá contar con una dotación adecuada, por lo que se refiere al número y las calificaciones, para garantizar la seguridad y la protección del buque y de su personal, en todas las condiciones operativas, de conformidad con el documento sobre dotación mínima segura u otro documento equivalente expedido por la autoridad competente, y con las normas del presente Convenio.

2.Al determinar, aprobar o revisar los niveles de dotación, la autoridad competente deberá tener en cuenta la necesidad de evitar o de reducir al mínimo el exceso de horas de trabajo para asegurar un descanso suficiente y limitar la fatiga, así como los principios contenidos en los instrumentos internacionales aplicables (sobre todo los de la Organización Marítima Internacional) en materia de niveles de dotación.

3.Al determinar los niveles de dotación, la autoridad competente deberá tener en cuenta todos los requisitos previstos en la regla 3.2 y la norma A3.2, sobre alimentación y servicio de fonda.

Pauta B2.7 – Niveles de dotación. Pauta B2.7.1 – Resolución de conflictos.

1.Todo Miembro debería establecer, o asegurarse de que existe, un mecanismo eficaz para la investigación y resolución de quejas o conflictos relativos a los niveles de dotación de un buque.

*2. En el funcionamiento de dicho mecanismo deberían participar representantes de las organizaciones de armadores y de la gente de mar, con o sin el concurso de otras personas o autoridades***.”**

e. Doctrina de la Dirección del Trabajo.

Mediante ORD.: N° 5163 / 083 de 22 de diciembre de 2014, la Dirección del Trabajo, señala cuál es la jornada que afecta a los trabajadores embarcados, para cuyo efecto, analiza las normas contenidas en los artículos 106, 108 y 116 del Código del Trabajo y señala: “Del análisis conjunto de las normas legales precedentemente transcritas podemos colegir que los trabajadores embarcados que laboran en las naves de que se trata, tienen derecho a un descanso mínimo de 8 horas continuas dentro de cada día calendario, pudiendo exigirse en los días domingo y festivos, sólo aquellos trabajos impostergables e indispensables para el funcionamiento de la nave. De la redacción de esta norma se desprende,

además, que esto no implica que la gente de mar deba trabajar las dieciséis horas restantes. Asimismo, obliga a que el descanso en todo periodo de siete días jamás deberá ser inferior a cincuenta y seis horas, esto es, el resultado de computar un descanso mínimo de 8 horas por 7 días, un estándar muy inferior a las 77 horas de descanso mínimo del STCW y del MLC. Con todo, las pausas breves o pausas para tomar comidas no son imputables a las horas de descanso.

Se infiere, asimismo, que la gente de mar se encuentra afecta a una jornada de trabajo de 56 horas semanales distribuidas en 8 horas diarias, sin perjuicio de lo cual sólo para los efectos del cálculo y pago de sus remuneraciones, el exceso de 45 horas se pagará siempre con el recargo establecido para las horas extraordinarias.

Se colige, por su parte, que los Oficiales, que cumplen funciones de capitán o quien lo reemplazare, el ingeniero jefe, el comisario, el médico, el telegrafista y a cualquier otro oficial que se desempeñe como jefe de departamento o servicio de la nave no le son aplicables las normas sobre jornada y horas extraordinarias previstas en el artículo 106, ya transcrito.

Sin perjuicio de lo anterior, dichos oficiales también tienen derecho al descanso mínimo de ocho horas diarias. Sin embargo, considerando que sus funciones a bordo son continuas y sostenidas, tales descansos están sujetos a eventuales alteraciones derivadas del ejercicio de la ocupación que les es propia, y en el caso de producirse un evento que signifique interrumpir su descanso diario, éste constituirá infracción al señalado descanso mínimo. Es así como, una vez terminada la eventualidad debe retomarlo hasta completarlo íntegramente.

En cuanto al personal que compone la dotación de la nave, el inciso 1° del artículo 2 del Reglamento de Trabajo a Bordo de las Naves de la Marina Mercante Nacional, dispone:

“La dotación de una nave de la Marina Mercante se compone del Capitán, Oficiales y Tripulantes. El Capitán es el jefe superior de la nave, a cuyo mando y cargo está confiado su gobierno, funcionamiento y seguridad, en los términos que establece el Título V del Libro I del Código del Trabajo y la Ley de Navegación.”

Del texto precitado se colige que el Capitán es el jefe superior de la nave y posee las atribuciones de mando, gobierno, funcionamiento y seguridad de la misma y, en tal calidad, no se encuentra obligado a cumplir turnos de guardia en los términos descritos en el artículo 9° y 10°, inciso 3° del mismo cuerpo reglamentario citado.

En suma, la doctrina elaborada por la Dirección del Trabajo respecto de las normas que regulan el trabajo a bordo de las naves de marina mercante concluye que La conclusión anterior permite resolver que, “las empresas empleadoras, para cumplir con las normas legales y reglamentarias citadas y comentadas en el presente informe, deberán necesariamente aumentar sus dotaciones de personal embarcado” y además agrega : “Sin perjuicio de lo resuelto en el presente ordinario, sería conveniente adecuar la actual legislación nacional sobre descanso y guardias del personal embarcado a lo prescrito en el Convenio Internacional STCW 78/95 de la Organización Marítima Internacional, ratificado por Chile el 07 de octubre de 1987, y a las Enmiendas de Manila adoptadas en la ciudad del mismo nombre, de 2010, y ratificadas también por nuestro país el 18 de marzo de 2013”.

A lo mencionado, es relevante tener presente que la Contraloría General de la República ha respaldado recientemente la doctrina emitida por la Dirección del Trabajo mediante Dictamen N° 27431, de fecha 06 de noviembre de 2018.

f. Los problemas en la actual normativa para fijar dotaciones mínimas.

Corresponde a la autoridad marítima la fijación de la dotación mínima de seguridad, conforme el artículo 73 se la Ley N°2.22, de 1978, Ley de Navegación y la regla 13 del Capítulo V, sobre “Seguridad de la Navegación”, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1974, aprobado por D.L. N°3.175, de 1980, y al efecto, en la actualidad se ciñe a lo dispuesto en el Decreto Supremo N°31, de 1999, que Aprueba el Reglamento para fijar las dotaciones mínimas de seguridad de las naves.

Conforme lo dispuesto en su artículo 2°, el referido reglamento establece las normas para fijar las normas mínimas de seguridad, en conformidad a lo establecido en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, en el Convenio sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW 78/95), y en la legislación y reglamentación nacional, para las naves y artefactos navales mayores y menores.

Por su parte, en sus artículos 3° y 4°, se señala:

Artículo 3°.- La dotación mínima de seguridad de una nave o artefacto naval está constituida por el número de oficiales y tripulantes suficiente y competente, necesarios para garantizar su seguridad, la de su tripulación, sus pasajeros, de la carga y de los demás bienes a bordo, y la

protección del medio marino, incluyendo la atención de los diversos turnos de guardia y funcionamiento de los equipos durante la navegación u operación.

Artículo 4º.- Las dotaciones mínimas de seguridad se circunscriben a los capitanes o patrones, en su caso, y a los oficiales y tripulantes, de las secciones de puente y máquinas, incluyendo al personal asignado para atender las telecomunicaciones a bordo.

La definición contenida en el artículo 3° de dotación mínima, el efecto de circunscribirla al personal, la condición inmutable y permanente de éstas, sumado a la ausencia de mecanismos de resolución de controversia de los conflictos relativos a las dotaciones hacen que esta normativa se haya tornado insuficiente para resguardar la vida humana en el mar y muy especialmente la seguridad y salud de los miembros de la dotación, la seguridad de la navegación, del medio ambiente marino, entre otros.

Por cierto, la regulación contenida en el Reglamento no es concordante con las obligaciones que en materia de fijación de dotaciones impone actualmente el Convenio sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW 78/95) con las enmiendas de Manila, ni con el Convenio Marítimo.

g. La accidentabilidad del sector y su relación con los problemas planteados.

La situación de debilidad normativa e institucional señalada precedentemente está generando aumentos en la accidentabilidad del sector que se relaciona con la insuficiencia de las dotaciones y la fatiga de los miembros de la dotación, por falta de acceso efectivo a sus descansos a bordo y en tierra.

En efecto, las condiciones de mal tiempo y las malas condiciones de las embarcaciones en general son las causas más comunes de los accidentes, pero seguidamente está la fatiga de los miembros de la dotación, como por ejemplo se evidencian en los accidentes ocurrido el 9 de noviembre de 2014, entre la motonave IDUN, CB 2290 con doce tripulantes a bordo más un aspirante a tripulante de máquina, cargado con 550 toneladas de alimento para peces aproximadamente, y la motonave AEGIR, CB, CBAQ con doce tripulantes a bordo sin carga, que colisionaron en el canal Inocentes ubicado en las cercanías de Puerto Natales, Región de Magallanes. De acuerdo con la versión reportada por el Departamento Marítimo de la Central Unitaria de Trabajadores (CUT) Llanquihue, en la segunda de las motonaves mencionadas el piloto se habría quedado

dormido producto del cansancio de las extensas jornadas de trabajo: *"La razón sería la falta de descanso por las largas navegaciones y descargas en los centros de cultivo de salmón, y que en muchos casos la tripulación sale a las bodegas de los centros"*. De igual manera, sostuvieron que en la naviera dueña de las embarcaciones cuentan con un régimen de tres días trabajados por uno libre. *"Al momento de la colisión algunos tripulantes llevaban 27 días embarcados y tenían que dar otra vuelta a Punta Arenas y con esto superarían los 40 días"*.

Podemos recordar también el accidente ocurrido el 5 de mayo de 2004, de un buque de carga que chocó con un centro de cultivo de salmónidos, una balsa jaula de salmónidos en el canal Calbuco , cercanía Paso Tautil, X Región. La noticia publicada hoy por El Llanquihue, agrega que el accidente ocurrió en la madrugada de ayer y fue perpetrado por la motonave "Christopher", que transportaba alimento para peces. La embarcación pertenece a la empresa Naviera Constantino Koschifas. El motivo del accidente, que produjo una fuga de peces, fue que el piloto se quedó dormido en el puesto de mando.

II. CONTENIDO DEL PROYECTO.

La presente iniciativa propone las siguientes modificaciones:

a) Fijación de dotación mínima y mecanismo de solución de controversias.

En materia de fijación de dotación mínima se establecerá que la autoridad marítima deberá cumplir con lo dispuesto en el Convenio Marítimo y en el STCW, para resguardar la protección del buque y de su personal, en todas las condiciones operativas y considerando las preocupaciones relativas a la fatiga de la gente de mar, el acceso a descanso del personal, así como la naturaleza y las condiciones particulares del viaje.

Asimismo, se establecerá un mecanismo eficaz para la investigación y resolución de quejas o conflictos relativos a los niveles de dotación, y la participación de representantes de las organizaciones de armadores y de la gente de mar en él.

b) Cuadro Regulador.

Se propone modificar el artículo 115, con la finalidad de disponer que el cuadro regulador de trabajo a bordo además de ser visado por la

autoridad marítima, será revisado por la Inspección del Trabajo para resguardar el derecho a los descansos legales de la gente de mar.

Se propondrá además que el cuadro regulador deba registrar las horas diarias de trabajo y las horas diarias de descanso de la gente de mar en formato normalizado establecido por la Inspección del Trabajo.

c) Descanso mínimo.

Para actualizar la legislación vigente y resguardar un estándar de jornada y descanso adecuado para la gente de mar, se propone reconocer que por cada período de 7 días, un derecho a 77 horas de descanso. En relación al descanso mínimo de cada día calendario, se mantiene la regla vigente que resguarda el derecho a descanso del personal en la actual realidad de insuficiencia irresponsable de dotaciones embarcadas.

En relación al descanso dominical, se propone poner límite a los períodos de embarco para el caso del cabotaje nacional, de forma de resguardar acceso a descansos compensatorios menos espaciados en el tiempo, atendido al problema de recarga de trabajo que mantiene ese segmento de trabajadores.

d) Límite a las horas extras.

Las partes podrán pactar horas extraordinarias respetando el descanso mínimo que se debe garantizar a la gente de mar, señalado precedentemente. Se ha considerado incorporar limitación en cuanto la jornada de la gente de mar de 56 horas semanales, excede en 11 horas la jornada ordinaria común de 45 horas, y la posibilidad de pacto de horas extras ilimitadas, que en el sector de cabotaje nacional considera rangos de entre 140 a 170 horas extras al mes, es completamente excesivo para resguardar la seguridad y salud de los trabajadores de este sector. En efecto, en el rango más bajo de 140 horas mensuales, se adicionan a las 11 horas semanales adicionales a la semana, 35 horas extras, esto es, un total de 46 horas semanales de trabajo adicionales para estos trabajadores, sin considerar que la falta de acceso a descanso diario, expone a los trabajadores a jornadas diarias y semanales extenuantes, infrahumanas.

e) Feriado anual de la gente de mar.

A fin de otorgar al sector marítimo el estándar de descansos en tierra que compense las deficiencias en calidad del acceso a descansos a bordo , se propondrá aumentar las vacaciones anuales de los trabajadores afectos al

Párrafo 1° del Capítulo III, Título II del Libro I, Del Código del Trabajo, “Del contrato de embarco de los oficiales y tripulantes de las Naves de la Marina Mercante Nacional”, a 30 días hábiles.

d) Seguridad y Salud en el Trabajo.

Teniendo a la luz lo que ya dispone el artículo 184 y 184 bis del Código del Trabajo, se propone la incorporación en el Reglamento Interno de la empresa de un Sistema de Gestión de Seguridad tanto para los trabajadores que cumplan labores en tierra como a bordo de sus naves, radicando en el Capitán, en el caso del trabajo a bordo de naves, todas las funciones que el artículo 66 de la Ley 16.744 otorga a los Comités Paritarios de Orden Higiene y Seguridad.

e) Incorporación de un procedimiento de reclamo a bordo y en tierra para la gente de mar.

Atendida la necesidad de dotar a la gente de mar de un procedimiento para hacer reclamos que se ajusten a las condiciones de trabajo a bordo y la necesidad de que exista una coordinación entre la Inspección del Trabajo y de la autoridad marítima tanto ante esas reclamaciones como aquellas que se produzcan en tierra, se incorpora una disposición que así lo establece.

f) Ministros de fe para actos sindicales de la gente de mar.

Para facilitar el ejercicio de los derechos de libertad de la gente de mar, se incorpora una disposición que les permite realizar votaciones a bordo de las naves en que se encuentren embarcados.

En consecuencia, tengo el honor de someter a vuestra consideración, el siguiente

P R O Y E C T O D E L E Y:

Artículo Único.- Introdúcense las siguientes modificaciones al Decreto con Fuerza de Ley N° 1, de 2002, del Ministerio del Trabajo, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Código del Trabajo:

1) Agregar al artículo 99, los incisos segundo y tercero, siguientes:

"La dotación mínima de seguridad de una nave o artefacto naval está constituida por el número de oficiales y tripulantes suficiente y competente para resguardar la protección del buque, de su personal, sus pasajeros, carga y demás bienes a bordo, y la protección del medio marino, en todas las condiciones operativas y considerando las preocupaciones relativas a la fatiga de la gente de mar y su acceso a descanso, así como la naturaleza y las condiciones particulares del viaje.

Un Reglamento determinará la dotación mínima conforme a un procedimiento señalado en el mismo instrumento, el que deberá establecer un mecanismo eficaz para la investigación y resolución de quejas o conflictos relativos a los niveles de dotación, que puedan plantear los trabajadores, los armadores y las organizaciones representativas de trabajadores y armadores."

2) Sustituir el inciso segundo del artículo 106, por el siguiente:

"Las partes podrán pactar horas extraordinarias con sujeción al máximo establecido en el artículo 31, respetando los descansos establecidos en el artículo 116.

3) Incorpórese en el artículo 115 las siguientes modificaciones:

a) Intercálese el inciso primero del artículo 115, entre la expresión "a bordo," y "en un lugar de la nave", la siguiente frase: *"e informado a la Inspección del Trabajo para resguardar el derecho a los descansos legales de la gente de mar. Deberá registrar las horas diarias de trabajo y las horas diarias de descanso de la gente de mar en formato normalizado, y fijarse".*

b) Incorpórese, a continuación del punto final (.) que pasa a ser una coma (,), la siguiente frase: “, e informadas a la Inspección del Trabajo para los fines competentes.”.

4) Incorpórese en el artículo 116, los incisos segundo, tercero y cuarto, siguientes:

“Los trabajadores a que se refiere este párrafo tendrán, por cada período de 7 días, un derecho a 77 horas de descansos.

Asimismo, tendrán derecho a un feriado anual de 30 días de vacaciones cuyo otorgamiento se regirá por las reglas generales.

Los períodos de embarco del personal embarcados en naves que desarrollen cabotaje nacional no podrán extenderse por más de 20 días. “.

5) Intercálese un artículo 116 bis, del siguiente tenor:

La gente de mar podrá formular reclamos sobre las condiciones de trabajo a bordo y sobre el cumplimiento de las disposiciones de este párrafo por parte del naviero.

Los reclamos a bordo serán formulados al Capitán, el que estará obligado a trasmitirlas dentro de las 24 horas siguientes a la autoridad marítima. La autoridad marítima adoptará las medidas urgentes para resguardar la seguridad y salud de los trabajadores que pueda estar en riesgo e informará a la Inspección del Trabajo respectiva para que ejerza sus facultades.

La gente de mar dirigirá los reclamos en tierra a la Inspección del Trabajo y a la autoridad marítima.

6) Agréguese al artículo 132, el siguiente inciso segundo:

“El armador deberá incorporar en el reglamento interno, un Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, tanto para los trabajadores que cumplen funciones en tierra como para los que se desempeñan a bordo de las naves. Respecto de estos últimos, el reglamento interno radicará en el capitán de la nave todas las atribuciones y funciones que el artículo 66 de la Ley 16.744 otorga a los Comités Paritarios de Orden Higiene y Seguridad. “

7) Incorporar un artículo 248, nuevo, siguiente:

“Las votaciones sindicales que involucren a personal embarcado, podrán celebrarse a bordo de las naves, siempre que se lleven a efecto en la misma fecha, conforme determine la Dirección del Trabajo, y resguardando los derechos de libertad sindical del referido personal.”