Boletín N° 10.969-13

Proyecto de ley, iniciado en moción de los Honorables Senadores señores Moreira, Chahuán, García Huidobro, Larraín y Pérez Varela, que modifica el artículo 116 bis del Código del Trabajo en lo relativo a los turnos de guardia de los capitanes de nave y jefes de máquina.

Honorable Senado:

El dictamen de la Dirección del Trabajo N° 5163/083, de 22 de diciembre del año 2014, originado en solicitudes presentadas por diversos sindicatos de oficiales, ha derivado en una interpretación abiertamente restrictiva de las funciones propias de los capitanes de nave y jefes de máquinas.

En las señaladas presentaciones, se solicitó al mencionado organismo un pronunciamiento jurídico acerca de "si el Armador tendría facultades, en conformidad a la legislación laboral vigente, para obligar a asumir al Capitán y al Ingeniero Jefe de Máquinas las guardias de Primer Oficial de Puente y Primer Oficial de Máquinas, en el período de navegación, durante el lapso en que estos últimos realizan sus descansos".[1]

Esta consulta tiene su origen en que, en la actualidad y según los requirentes, "casi la totalidad de la flota de naves mercantes y especiales operaría con la dotación mínima de seguridad fijada por la autoridad marítima lo que, a su juicio, no resulta suficiente para dar cumplimiento a las normas laborales. Lo anterior, implicaría que los oficiales no harían uso del descanso que dispone el artículo 116 del Código del Trabajo".[2]

De esta forma, pronunciándose sobre el turno de guardia o guardia del Capitán y Jefe de Máquinas, el dictamen en cuestión señala lo siguiente: "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 citado 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 l0°, inciso 3° del mismo cuerpo reglamentario citado, normas que al efecto prescriben:

"Art. 9º.- Para la distribución de la jornada de trabajo y los turnos de guardia que deberá cumplir la dotación, el servicio de a bordo se dividirá en servicio o guardia de mar y en servicio o guardia de puerto.

Art. 10º, inciso 3°.- Los Oficiales y Tripulantes guardieros de Cubierta y de Máquinas cubrirán sus turnos de guardia y no efectuarán durante ellos labores ajenas a la mantención del servicio, salvo los cambios de equipos necesarios e impostergables para la operación normal de la nave.".

Del análisis conjunto de las normas reglamentarias citadas, se colige que para cumplir con la distribución de la jornada de trabajo y los turnos de guardia que deberá efectuar la dotación de la nave, ésta se dividirá en servicio de guardia de mar y guardia de puerto.

Respecto a la primera guardia, sobre la cual recae el pronunciamiento de la Dirección del Trabajo, éste señala que tanto oficiales como tripulantes guardieros, sólo cubrirán sus turnos de guardia y no efectuarán durante ellas labores ajenas a la mantención del servicio, salvo los cambios de equipos necesarios e impostergables para la operación normal de la nave. En razón de lo anterior es posible concluir que, los oficiales de puente y máquina deben reemplazarse en sus funciones, con excepción de la función del capitán, quien 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.

En cuanto a la función de ingeniero jefe de máquina, el citado dictamen señala que le corresponde adoptar las medidas necesarias que aseguren el buen funcionamiento del Departamento de Máquinas. Excepcionalmente, deberá realizar guardias cuando exista imposibilidad física de alguno de los ingenieros guardieros de navegación de cumplir su labor y sólo hasta el siguiente puerto de recalada, donde el armador tendrá la obligación de completar la dotación de ingenieros de la nave.[3]

En resumen, el Capitán y el Ingeniero Jefe de Máquinas se encuentran liberados por la función que cumplen de efectuar turnos de guardia de mar.[4] Por tanto, - concluye el citado dictamen - el turno de guardia realizado por el Capitán y el Ingeniero Jefe de Máquinas no constituye una obligación laboral.

En una resolución administrativa posterior, pronunciándose sobre una solicitud de reconsideración del anteriormente citado, la Dirección del Trabajo señaló que "Es necesario comentar previamente que, la guardia que realizan los capitanes, jefes de máquinas, oficiales y el resto de los miembros de la tripulación, no es un derecho sino una obligación laboral, y esto es la existencia de un vínculo jurídico entre un empleador (sujeto activo de la obligación) y un trabajador (sujeto pasivo de la obligación), en virtud de la cual el primero tiene la facultad para exigir al segundo que haga o no haga una cosa determinada. En este caso en particular la obligación de hacer guardia se encuentra en la ley."

Ahora bien, cabe recordar que en relación a las guardias del Capitán, el dictamen concluye que, éste es el jefe superior de la nave y posee las atribuciones de mando, gobierno, funcionamiento y seguridad de la misma, debiendo considerarse dicha labor como continua y sostenida mientras permanezca a bordo, por ende, no se encuentra obligado a cumplir turnos de guardia en los términos descritos en los artículos 9° y 10°, inciso 3° del Reglamento de Trabajo a Bordo de las Naves de la Marina Mercante.

En cuanto al Jefe de Máquinas, la resolución en cuestión establece que "la función de este trabajador es adoptar las medidas necesarias que aseguren el buen funcionamiento del Departamento de Máquinas. Excepcionalmente, deberá realizar guardias cuando exista imposibilidad física de alguno de los ingenieros guardieros de navegación de cumplir su labor y sólo hasta el siguiente puerto de recalada, donde el armador tendrá la obligación de completar la dotación de ingenieros de la nave".[5]

En resumen, la norma en cuestión indica que:

a. El turno de guardia que realizan los Capitanes y Jefe de Máquinas constituyen una obligación laboral.

b. El dictamen 5163/083 no excluye a los Capitanes y Jefes de Máquinas de la obligación de efectuar guardias, sino que precisa como debe realizarla.

c. El Capitán y Jefe de Máquinas no se encuentran obligados a cumplir turnos de guardia.

El concepto de Capitán, se encuentra consagrado en el artículo 905 del Código de Comercio, el cual establece una verdadera síntesis de las atribuciones y obligaciones de éste. Es más, el respectivo artículo señala que "El capitán es el jefe superior de la nave encargado de su gobierno y dirección y está investido de la autoridad, atribuciones y obligaciones que se indican en este Código y en las demás normas legales relativas al capitán.

En el desempeño de su cargo, está facultado para ejercer las funciones técnicas, profesionales y comerciales que le sean propias".

En concordancia con dicho precepto legal, el artículo 2° parte final del Decreto Supremo N° 26 del año 1987, referido al Reglamento de Trabajo a Bordo en Naves de la Marina Mercante Nacional, y el artículo 2° N° 6 del Decreto Supremo N° 90 del año 1999, referido al Reglamento sobre Formación, Titulación y Carrera Profesional del Personal Embarcado, disponen, el primero que "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", y; el segundo define Capitán como "Toda persona que conforme al presente Reglamento, tenga el mando de una nave".

Lo anterior es reafirmado por el Decreto Ley N° 2.222 de Navegación que en su artículo 50, señala expresamente que "El capitán es el jefe superior de la nave encargado de su gobierno y dirección y está investido de la autoridad, atribuciones y obligaciones que se indican en esta ley, en el Código de Comercio y en las demás normas legales relativas al capitán.".

A mayor abundamiento, el artículo 55 del mismo cuerpo legal indica que "El capitán, durante el desempeño de su puesto en una nave nacional, está facultado para ejercer las funciones técnicas, profesionales y comerciales inherentes a su cargo en todo lo relacionado con el interés de la nave, la dotación, los pasajeros, la carga y el resultado del viaje.".

Por último, el artículo 59 del citado Decreto Ley prescribe que "Será obligación preferente del capitán vigilar en persona el gobierno de la nave a la arribada o zarpe de los puertos, o durante la navegación en ríos, canales o zonas peligrosas, aunque esté a bordo el práctico.".

En consecuencia, el Capitán es aquel que tiene el mando de una nave, cuyas funciones son el gobierno, funcionamiento y seguridad de ésta.

Dicha plaza se asume por el oficial de mayor grado o rango dentro de la nave, conforme a las atribuciones que otorga su título profesional -referido al arqueo bruto o tonelaje de ésta-, y también por el grado de confianza que tiene el empleador sobre él, no olvidando que, además de ser el Capitán representante de la Autoridad Pública, es representante del empleador o armador, de conformidad al artículo 4° del Código del Trabajo.

No obstante, por el simple hecho de asumir el mando y función como Capitán de una nave, no significa que ostente de por sí dicho título.

En efecto, el Decreto Supremo N° 90 del año 1999, pertinente en torno a la Formación, Titulación y Carrera Profesional del personal embarcado que presta servicios en naves nacionales, clasifica a los oficiales en su artículo 8° de la siguiente forma:

a.- Capitán.

b.- Oficiales de cubierta o puente.

c.- Oficiales de máquinas.

d.- Oficiales de radiocomunicaciones.

En coherencia con lo anterior, el artículo 9° del mismo cuerpo reglamentario, basándose en un orden decreciente de atribuciones -referido al arqueo bruto o

tonelaje de la referida nave- señala que los títulos para capitán y oficiales que expedirá la Dirección General serán los siguientes:

a.- Para capitán:
- Capitán de Alta Mar

b.- Para oficiales de cubierta o puente:
- Piloto Primero
- Piloto Segundo
- Piloto Tercero
- Patrón Regional Superior
- Patrón Regional
- Piloto Regional […]".

Es decir, cuando una persona asume el mando como Capitán de una nave, como sucede con los Patrones Regionales Superiores, Patrones Regionales y Pilotos Regionales que se desempeñan en la zona sur austral de nuestro país, no tienen como título el de "Capitán de Altamar", sino que su título -emitido por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante Nacional- corresponde al de Piloto Primero, Piloto Segundo, Piloto Tercero, Patrón Regional Superior, Patrón Regional o Piloto Regional. Por tanto, al tener dicho título tiene la calidad de oficial de cubierta o puente, aunque asuma el mando como Capitán.

Es más, el artículo 9° primera parte del Decreto Supremo N° 26 del año 1987, indica que "Para la distribución de la jornada de trabajo y los turnos de guardia que deberá cumplir la dotación [...]", lo cual se encuentra en perfecta concordancia con el artículo 2° del mismo cuerpo normativo, el cual señala que "La dotación de una nave de la Marina Mercante Nacional se compone del Capitán, Oficiales y Tripulantes".

En consecuencia, el Capitán es un oficial que se encuadra en el artículo 10 inciso tercero del Decreto Supremo N° 26, y, por ende, éste por ser parte de la dotación puede efectuar turnos de guardia.

Por tanto, es posible señalar que, el Capitán es un oficial que es parte de la dotación de una nave, pudiendo las partes -para evitar diversas interpretaciones- otorgar expresamente la obligación de efectuar turnos de guardia, por la autonomía contractual que le otorga el artículo 1° del mismo cuerpo reglamentario.

---

[1] Dirección del Trabajo, dictamen, citado en nota al pie N° 1, p. 1.
[2] Dirección del Trabajo, dictamen, citado en nota al pie N° 1, pp. 1-2.
[3] Dirección del Trabajo, dictamen, citado en nota al pie N° 1, pp. 5-6.
[4] Dirección del Trabajo, dictamen, citado en nota al pie N° 1, p. 7.
[5] Dirección del Trabajo, ordinario N° 3009/44 de fecha 17 de junio del año 2015, Santiago: Dirección del Trabajo, Departamento Jurídico, Unidad de dictámenes e informes en Derecho, 2015, pp. 1-7, p. 5.

Por último, el Capitán puede cumplir las funciones en cargos inferiores al de su título, pudiendo ejercer las funciones de primer oficial de cubierta o puente, y, por tanto - de acuerdo con el artículo 9° y 10° inciso tercero del Decreto Supremo N° 26- puede realizar turno de guardia. Es decir, conforme a cualquier tipo de interpretación normativa, el Capitán de la respectiva nave puede efectuar turno de guardia.

Por las consideraciones anteriores, venimos en someter a la aprobación de este Honorable Senado, el siguiente:

PROYECTO DE LEY

Artículo Único. Introdúzcase el siguiente artículo 116 bis en el Código del Trabajo:

"Artículo 116 bis.- Los capitanes y los ingenieros jefe de máquina podrán realizar turnos de guardia, en la forma que acuerden con el armador. El ejercicio de esta facultad en ningún caso podrá infringir las disposiciones sobre descanso establecidas en los artículos anteriores.".