Modifica la ley N° 18.892, General de Pesca y Acuicultura, incorporando una regulación para el "contrato a la parte" suscrito entre el armador y la tripulación en la jornada de pesca

Boletín N° 8695-21

E

Vistos. Lo dispuesto en los artículos 12, 192 y 632 de la Constitución Política de la República y en el Decreto 430 de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley 18.892, General de Pesca y Acuicultura.

Considerando.

1.- Que la pesca es una actividad muy relevante para el país. Como se reseña en el proyecto de ley que modifica en el ámbito de la sustentabilidad de recursos hidrobiológicos, acceso a la actividad pesquera industrial Y artesanal y regulaciones para la investigación y fiscalización, la Ley General de Pesca y Acuicultura contenida en la Ley N° 18.892 y sus modificaciones, este sector representa "el 1% del PIB nacional y genera exportaciones por US$· 1.260 millones de dólares, incluyendo productos congelados, harina de pescado y conservas."

En materia de fuentes de trabajo, "Provee más de 120.000 empleos directo tanto en tierra como en mar, lo que incluye a 40.000 trabajadores de plantas de proceso, 4.000 tripulantes de la flota industrial y más de 80.000 pescadores artesanales, incluyendo buzos, recolectores de orilla y pescadores propiamente tales a lo largo de todo Chile. Es destacable que de estos más de 80.000 pescadores, un 25% son mujeres."

2.- Que, además, de las dificultades propias de los riesgos y contingencias de la actividad, ésta se ha desenvuelto por años en una gran informalidad, derivada de la condición de trabajadores independientes en que se desempeñan los pescadores artesanales, producto de la inexistencia de figuras específicas en la regulación del trabajo, con las consiguientes consecuencias.

1.- Que lo anterior se produce, en importante medida, por la circunstancia de omitir la normativa una regulación que responda a las formas habituales de organización productiva de la pesca areartesanal.

En efecto, tanto en nuestro país, como en diversas latitudes y tiempos, este sector ha desarrollado un sistema de trabajo de tipo asociativo que persigue, al mismo

tiempo, optimizar las capacidades y el capital con que se cuenta con el azar de cada jornada de pesca, lo que se denomina contrato a la parte.

El contrato a la parte es, entonces, un vínculo a través del cual dos o más personas aportan a la faena común su trabajo o utensilios y artículos de pesca, con miras a repartir posteriormente los frutos en proporción al valor que se asigna a cada contribución.

4.- Que la reincorporación de este tipo de contrato a la legislación es una sentida demanda y aspiración del mundo artesanal, habiéndose acogido una indicación sobre la materia en el proyecto denominado "ley larga" de pesca, que actualmente se tramita en el Senado y al que se hizo referencia en el apartado inicial.

Dicha innovación consiste en agregar entre las definiciones que componen el artículo 2º de la Ley General de Pesca y Acuicultura la conceptualización de esta figura, a saber

"*62) Contrato a la parte o Sociedad a la parte: Forma de asociación destinada a la realización de actividades extractivas que considera el aporte de los socios en embarcaciones, materiales, implementos, financiamiento y trabajo y el posterior reparto de las utilidades que genera la jornada de pesca en función de la contribución que cada persona realizó.*"

5.- Que, más, aún el Ejecutivo ha propuesto complementarlo, estableciendo las siguientes reglas para su aplicación:

"*a) Sólo podrán participar pescadores artesanales propiamente tales inscritos en el Registro Pesquero;*

b) La embarcación que se aporte deberá estar inscrita en el Registro Pesquero en la pesquería respectiva;

c) Determinar en forma previa al viaje de pesca los partes en las cuales se distribuirá el resultado de la operación pesquera y los gastos que se descontarán;

b) Los gastos que se pueden descontar sólo podrán ser en víveres, combustibles, lubricantes, en la operación pesquera de recursos pelágicos así como los gastos directos que irroga un viaje de pesca tales como carnada y descarga en las demás operaciones pesqueras."

6.- Que lo anterior resulta valorable en tanto, como se señaló, significa superar una antigua falencia de nuestra legislación, recogiendo esta práctica y precisando *sus* principales aspectos.

Sin embargo, se advierten algunos reparos, entre los que destacan:

a.- La necesidad de clarificar la terminología. Los conceptos de contrato y/o sociedad no son similares. El uso de uno u otro tiene efectos muy diversos. Mientras el socio es un par en un negocio común el contrato expresa una vinculación entre empleador y trabajador, con consecuencias evidentes.

b.- La necesidad de complementar la propuesta del Gobierno, con precisiones respecto de los siguientes puntos:

- Regulación del trabajo en tierra y en varadero. Las tripulaciones advierten que suelen suscitarse conflictos en torno a la existencia o no de obligaciones en tierra y/o varadero, señalándose, al respecto, que la asociatividad sólo se refiere a las faenas de mar.

  Lo anterior cobra especial sentido al comprobarse que buena parte de las labores que deben desarrollarse fuera del mar dicen relación con la mantención o reparación de naves y utensilios, por los alguna de las partes recibe una retribución especial y que, por tanto, debe quedar a su cargo exclusivo.

- Pago de obligaciones sociales de la tripulación como deducción de los ingresos obtenidos.

- Precisión que el reparto no puede significar el pago de una suma inferior al *ingreso* mínimo. Se indica que muchas faenas pueden tener *un* resultado negativo, cuando las faenas no tienen los frutos esperados.

  Ello no puede significar exclusivamente pérdidas para los trabajadores, pues si así fuera significaría que una labor puede quedar remunerada bajo el mínimo legal.

- Distribución entre los partícipes de todo mayor valor obtenido entre el precio de playa y negociaciones posteriores. Es frecuente que el armador reciba un precio mayor por los productos de la pesca, con posterioridad al reparto de utilidades, los que no son distribuidos proporcionalmente.

Por lo anterior los diputados que suscriben vienen en presentar el siguiente

PROYECTO DE LEY

Artículo 1°.- Definición. El Contrato a la parte es un vínculo destinado a la realización de actividades extractivas que considera el aporte de las partes en embarcaciones, materiales, implementos, financiamiento y trabajo y el posterior reparto de las utilidades que genera la jornada de pesca en función de la contribución que cada persona realizó.

Se suscribirá entre el armador y la tripulación. Su duración será una temporada de pesca, cuya extensión de determinará de acuerdo a las cuotas o participación del armador en la pesquería respectiva y las medidas de administración dispuestas.

Deberá constar por escrito y acreditarse su suscripción en forma conjunta con el contrato de embarco. Se suscribirá un ejemplar por cada integrante de la dotación.

Artículo 2°.- Menciones. Sin perjuicio de las menciones ordinarias del contrato individual o colectivo de trabajo, según corresponda, el contrato a la parte deberá contar, a lo menos con las siguientes menciones obligatorias:

a) El aporte de cada una de las partes a las actividades extractivas.

b) La modalidad y oportunidad de reparto, distinguiendo las porciones que serán de cargo del armador y de los integrantes de la dotación.

c) La remuneración adicional que corresponderá a la tripulación en caso de realizar labores en tierra o en varadero.

d) Las jornadas de trabajo y descanso.

e) La forma y plazo en que se abonarán los sobreprecios obtenidos en la venta de las especies con posterioridad a la recalada.

Artículo 3°.- Ingresos. Se deberá computar como ingresos, toda suma obtenida por la venta de las especies extraídas.

Artículo 4°.- Deducciones. Para determinar el monto a pagar a cada trabajador se deducirán de los ingresos los siguientes rubros:

a) Los gastos operacionales indispensables para la realización de las faenas, tales como combustible y alimentación.

b) Las obligaciones sociales de la tripulación.

En el caso de pactarse cualquier alternativa *de* reparto en que la fracción destinada a la tripulación sea inferior al 40%, los gastos operacionales serán financiados íntegramente por el armador.

Artículo 5°.- Acreditación de los gastos operacionales. Sólo podrán excluirse del reparto los gastos operacionales descritos anteriormente cuyo valor se acredite a

través de la boleta, factura o certificación de la entidad recaudadora correspondiente. Éstas deberán ser exhibidas al momento del cómputo.

Artículo 5°.- Exclusiones. No podrán deducirse como gastos operacionales:

a) Las sumas invertidas en la adquisición, reparación, mantención y cualquiera otra acción que diga relación con las embarcaciones, materiales o implementos que alguna de las partes aporte a la actividad y que estuviera considerada en su favor en la determinación del reparto.

b) El costo de los implementos necesarios para prevenir accidentes y enfermedades profesionales a que hace referencia el artículo 184 del Código del Trabajo y que deben ser de cargo del armador, en su calidad de empleador.

No corresponderá a la tripulación efectuar trabajo alguno con los fines descritos en la letra a) con la sola exclusión de las labores de preparación de las actividades extractivas, las que, en todo caso, deberán remunerarse según lo establecido en la letra c) del artículo 2º.

Artículo 6°.- Reparto. Deducidos los gastos operacionales se distribuirá el excedente según las porciones acordadas en el contrato. En ningún caso podrá resultar de ello para cada integrante de la dotación una cantidad inferior al ingreso mínimo mensual.

Artículo 7°.- Sobreprecios obtenidos con posterioridad al cómputo de las porciones. Deberá distribuirse íntegramente entre la dotación, según las proporciones establecidas como reparto, todo sobreprecio que se obtenga posteriormente sobre el valor determinado al momento del desembarque o "precio playa".