Boletín Nº 12.912-13

Proyecto de ley, iniciado en moción de los Honorables Senadores señor Navarro y señoras Órdenes y Provoste, que incorpora adecuaciones a la jornada laboral de los marinos mercantes.

I. FUNDAMENTOS

La navegación ha sido una de las principales estrategias de adaptación del ser humano a su entorno pues, desde tiempos inmemoriales se han surcado los mares y otras fuentes fluviales con la finalidad de procurar el sustento. En nuestro país este correlato se refleja en la estrecha relación de los pueblos originarios con el entorno costero, especialmente Chonos, Changos, Yámanas, Alacalufes, hicieron del mar su hogar, con rudimentarias naves hechas en base a cuero y troncos. Hoy por el contrario son grandes buques factoría o de transporte de carga que tienen la capacidad cruzan los océanos en la actualidad.

La importancia de esta actividad se refleja en que fue utilizada por las grandes potencias a través de la historia. Le permitió al Imperio Romano controlar el Mar Mediterráneo y extender así sus dominios y en los últimos tiempos, la navegación convirtió a Inglaterra en la gran potencia mundial hasta comienzos del siglo XX. Por otra parte nuestros pueblos originarios también son ejemplo de ello, los cuales hicieron el mar como su forma de vida.

Poco tiempo después de instaurada la primera Junta Nacional de Gobierno se instauró la Marina Mercante. En efecto, en Chile, el 21 de febrero

de 1811 se decretó la "libertad de comercio exterior a todas las banderas amigas a través de los puertos más grandes del país"[1] y posteriormente en 1818 se entregó la primera patente de comercio marítimo fue entregada a "Gestrudis de las Mercedes"[2] perteneciente a Francisco Ramirez[3], y cabe señalar que este sector que hoy cumplido los doscientos años de actividad si bien por un lado ha significado más de 60 millones de toneladas transportadas[4] que se traducen una industria que mueve 1.863.378 miles de dólares, es decir, casi dos mil millones de dólares al año tiene como correlato que sus trabajadores se encuentren en situación que ve vulnerado derechos laborales consagrados tanto a nivel internacional como nacional, debido principalmente a las propias condiciones laborales de esta industria, la cual, a pesar de los inmensos avances en cuanto a tecnología y de lograr reducir de gran forma los tiempos de navegación, los trabajadores de este rubro siguen teniendo que permanecer largos periodos de tiempo en alta mar, situación que determinó que su regulación tuviera un apartado especial en el Código del Trabajo que rige en nuestro país.

Siguiendo esta línea argumentativa, se ha señalado que la actividad de los hombres de mar es difícil. Al respecto, cabe señalar que a diferencia de los trabajadores que cumplen funciones en tierra, los trabajadores de la marina mercante deben permanecer a bordo por extensas jornadas y estos deben acomodar sus funciones a las necesidades del armador y es así como muchas veces tienen que descansar sin estar cansados, comer sin tener hambre y dormir sin tener sueño. Además, en condiciones de habitabilidad muchas

---

[1] Filanaval. Marina Mercante de Chile. [en línea] https://filanaval.blogpot.com/2011/06/marina-mercante-nacional.html [15 de julio de 2019]

[2] CIMAR. Un saludo a los marinos mercantes de Chile. [en línea] https://www.cimar.cl/cimar/noticias/un-saludo-a-los-marinos-mercantes-de-chile [15 de julio de 2019]

[3] Asociación Nacional de Armadores.

[4] Asociación Nacional de Armadores. Memoria 2018

veces precarias, condiciones que han ido mejorándose paulatinamente debido a la presión por parte de los trabajadores y que no obstante, persisten los efectos perniciosos de esta actividad, como lo es el estar aislado de la sociedad, y también fenómenos como el conocido "jet lag" o descompensación horaria o síndrome de los husos horarios, "es un desequilibrio entre el reloj interno de una persona (que abarca los periodos de sueño y vigilia) y el nuevo horario que se establece cuando se viaja largados distancias. Los síntomas son fatiga, problemas digestivos, confusión, falta de memoria e irritabilidad[5]". Sin perjuicio de lo anterior, las mismas condiciones de habitabilidad no permiten un descanso adecuado, ya que "el no poder desplazarse libremente y estar las 24 horas del día con las mismas personas durante días o semanas es un grave problema en la mar ya que no permite la desconexión para el marino"[6]. Es por esta razón que se han implementado mejoras sobre el tiempo de descanso, pero que no son los óptimos, debido a que existen trabajadores que tienen contratos de trabajo donde llegan a estar más de treinta días embarcados y sólo tienen 8 días de descanso, lo cual afecta sin duda no sólo la salud del trabajador sino que también la vida personal y familiar.

Lo anterior se desprende de las principales problemáticas que aquejan a los trabajadores del mar, que guardan relación las largas jornadas de trabajo y sus respectivos descansos, tanto los descansos al interior de la jornada como los descanso entre las jornadas. En este punto, cabe mencionar que jornada laboral es definida por Luis Lizama como "el tiempo que el trabajador debe al empleador y que puede ser determinado por horas al día, a la semana o al mes"[7] y sobre este punto es menester señalar que los avances en materia laboral no han

[5] Clínica los Andes. que es y cómo combatir el jet lag. [en línea] https://www.clinicauandes.cl/shorcuts/novedades/que-es-y-como-se-combate-el-jet-lag [22 de julio de 2019]

[6] Mendez Espinar. Fra. Xavier. Influencia de las redes sociales en el marino mercante. tesis para [pág.25]

[7] Lizama Portal, Luis - Lizama Castro, Diego. Manual de Derecho Individual del Trabajo. Ediciones DER. Santiago de Chile. 2019. pág.130.

alcanzado a este sector productivo, pues, si bien durante los últimos años ha tenido cabida una importante discusión en materia de reducción de la jornada laboral y que en el año 2005 comenzó a regir las modificaciones introducidas por la Ley N°19.759 se redujo la jornada laboral de 48 a 45 horas semanales, esto no se tradujo en una reducción de jornada en los marinos mercantes, quedando estos a la zaga de los avances en materia laboral.

Lo anteriormente señalado guarda relación con el carácter especial de la industria mercante. Al respecto, el Código del Trabajo dedica un apartado completo para su regulación. En el establece que "se entiende por personal embarcado o gente de mar al que, mediando contrato de embarco, ejerce profesiones, oficios u ocupaciones a bordo de naves o artefactos navales". Posteriormente establece el carácter especial de esta jornada, indicando en su artículo 106 que para ellos la jornada es de cincuenta y seis horas, y que éstas se distribuyen en ocho horas diarias[8]. En este caso, las ocho hora que exceden a la jornada de trabajo como norma general (45 horas) serán pagadas como horas extraordinarias. Establece además que se podrán pactar horas extraordinarias sin sujeción a lo señalado en el artículo 31 del Código, que señala "en las faenas que, por su naturaleza, no perjudican la salud del trabajador, podrán pactarse horas extraordinarias hasta por un máximo de dos por día, las que se pagarán con el recargo señalado en el inciso anterior"[9]

En este caso el Código del Trabajo indica en el artículo 38, inciso final que "las empresas exceptuadas de este descanso podrán distribuir la jornada normal de trabajo, en forma que incluya los días domingo y festivos, las horas trabajadas en dichos días se pagarán como extraordinarias siempre que excedan de la jornada semanal"

---

[8] Código del Trabajo. [en línea] https://www.dt.gob.cl/portal/1626/articles-95516_recurso_ 2.pdf [07 de Mayo de 2019]

[9] Código del Trabajo. Artículo 31

Sin embargo, la actividad de los marinos mercantes ha intentado subir los estándares, elevándolos al nivel internacional, pues, el 25 de octubre de 2017 fue aprobado el Convenio Sobre Trabajo Marítimo, 2006" que establece un máximo diario de horas de trabajo "14 horas por cada periodo de 24 horas[10]", lo que pone de manifiesto la necesidad de regular esta materia, especialmente en cuanto a la duración de los descansos. Además, este convenio incluye en sus prerrogativas que "Los límites para las horas de trabajo o de descanso serán los siguientes: a) el número máximo de horas de trabajo no excederá de: i) 14 horas por cada período de 24 horas, ni de ii) 72 horas por cada período de siete días, o b) el número mínimo de horas de descanso no será inferior a: i) 10 horas por cada período de 24 horas, ni a ii) 77 horas por cada período de siete días."

II. Historia legislativa.

Se han discutido diversas mociones en materia de jornada laboral. En este último encontramos el boletín N°11.179-13 moción que fue presentada en el año 2017 por parlamentarios del Partido Comunista que procura la reducción de la jornada a 40 horas semanales[11]. En cuanto a jornada laboral de los trabajadores del mar, se han presentado distintas mociones procurando una mejor regulación del descanso de los trabajadores del mar, entre ellos, se encuentran boletines 7.679-13, 10.833-13, 12.579-13, los senadores Letelier, Durana han presentado una moción que busca por un lado extender en dos horas el descanso de los trabajadores del mar establecer un periodo mínimo de descanso de al menos seis

[10] Boletín N°11.193-10
[11] Boletín N°11.179-13

horas ininterrumpidas, pues si bien la distribución al interior de la jornada laboral es importante, son los descansos entre turnos los que más afectan a quienes se desempeñan en este importante sector de la economía de nuestro país. Sin embargo, ninguna de las iniciativas señaladas responde a la necesidad de otorgar a la gente de mar de mayor tiempo de descanso en compensación al arduo esfuerzo realizado.

III. Idea Matriz.

La siguiente moción tiene por finalidad regular el descanso de los trabajadores que se encuentran realizando faenas en alta mar, reconociendo la particularidades de éstas, por lo que se propone establecer un número de días de descanso en relación a los días trabajados en alta mar. Además procura elevar los estándares en cuanto a legislación al brinda mejores condiciones laborales con la finalidad de mejorar las condiciones de vida y salud mental de los trabajadores del mar y adecuar estas al Convenio de Trabajo Marítimo aprobado y que entró en rigor este año, tomando especialmente atención a su mandato, es decir, que" los Miembros deberán tener en cuenta 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 la realización de las operaciones del buque en condiciones de seguridad".

Por las razones anteriormente expuestas los senadores que suscribimos concurrimos en presentar el siguiente:

Proyecto de Ley

Artículo Único. Incorpórese en el Decreto Con Fuerza de Ley N° 1, de 1994, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Código del Trabajo las siguientes modificaciones:

1) Agréguese en el artículo 106 los siguientes incisos cuarto y quinto nuevos:

"Con todo, por cada seis días de trabajo deberá otorgarse un día de descanso. En el caso de aquellos trabajadores que por razones propias de la navegación no pudieren gozar en tierra de los descansos por cada seis días continuos de labor, tendrán derecho a hacer uso de ellos cuando la nave arribe al puerto de embarco. En este último caso, el descanso se incrementará en dos días, en los períodos que excedan los seis días.

Los días de descanso compensatorio señalados en el inciso anterior no podrán ser compensados en dinero.".

2) Reemplácese en el artículo 116 el guarismo "ocho" por "diez".