BOLETIN N° 13907-13-1

INFORME DE LA COMISIÓN DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY QUE ADECÚA EL CÓDIGO DEL TRABAJO AL CONVENIO SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO DE LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO.

.

HONORABLE CÁMARA:

Vuestra **Comisión de Trabajo y Seguridad Social** pasa a informar, en primer trámite reglamentario, sobre el proyecto de ley del epígrafe, en primer trámite constitucional, iniciado en Mensaje de S.E. el Presidente de la República, contenido en el **Boletín N° 13.907-13**, con urgencia calificada de **"SIMPLE".**

A las sesiones que la Comisión destinó al estudio de la referida iniciativa legal asistieron la señora **María José Zaldívar Larraín**, ex Ministra del Trabajo y Previsión Social; el señor **Fernando Arab Verdugo**, Subsecretario del Trabajo, y don **Francisco Del Río Correa**, asesor legislativo del Ministerio del Trabajo y Previsión Social.

I.- CONSTANCIAS REGLAMENTARIAS PREVIAS.

1.- Origen y urgencia.

La iniciativa tuvo su origen en Mensaje de S.E. el Presidente de la República, y se encuentra con urgencia calificada de "**simple**".

2.- Disposiciones calificadas como normas orgánicas constitucionales o de quórum calificado.

En relación con esta materia, a juicio de vuestra Comisión, no existen en el proyecto que se somete a consideración de la Sala normas que revistan el carácter de orgánicas constitucionales ni de quórum calificado.

3.- Diputado Informante.

La Comisión designó al señor **Durán**, don Eduardo, en tal calidad.

II.- ANTECEDENTES GENERALES.

Sostiene el Mensaje, con el cual S.E. el Presidente de la República da inicio a este proyecto, que el Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la Organización Internacional del Trabajo ("OIT"), "MLC, 2006", fue adoptado por la 94ª reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo de mencionada Organización, realizada en el mes de febrero de 2006, entrando en

Firmado electrónicamente
https://extranet.camara.cl/verificardoc
Código de verificación: 590D547B751FA975

Firmado por Pedro Nolasco Muga Ramírez
Fecha 26/04/2021 20:27:03 CLT

vigor el 20 de agosto de 2013, doce meses después de haberse registrado las ratificaciones de al menos 30 miembros de la OIT que, en su conjunto, poseen el 33% del arqueo bruto de la flota mercante mundial, conforme lo establecido en el párrafo 3 de su artículo VIII, siendo desde ese momento un instrumento vinculante de derecho internacional para esos 30 países y los posteriores Estados que lo ratifiquen.

Agrega que, previo a las explicaciones sobre el contenido del Convenio y los objetivos concretos del presente proyecto de ley, es importante saber que la relevancia del "MLC, 2006" radica en que afecta a una actividad de esencial importancia para los estados ribereños y no ribereños del mundo, pues el transporte marítimo internacional maneja el 90% del comercio global. En Chile, por ejemplo, según los datos otorgados por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), a septiembre de 2019, aproximadamente 279 buques enarbolan la bandera nacional y aproximadamente 36 de ellos realizan viajes internacionales en forma habitual, embarcaciones a las que les resulta obligatorio cumplir con las condiciones que establece el "MLC, 2006", encontrándose el personal embarcado en dichas naves, afecto a la normativa del Convenio dada su ratificación por nuestro país.

III. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y CONTENIDO DEL CONVENIO.

1. Ámbito de aplicación

Hace presente, asimismo, que el "MLC, 2006" es aplicable a todo personal embarcado o gente de mar que trabaje a bordo de buques que enarbolen el pabellón de países en que se encuentra vigente el Convenio. En este sentido, el instrumento internacional define como gente de mar "*a toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el Convenio*" (letra f), del párrafo 1, del artículo II "definiciones y ámbito de aplicación").

En lo que respecta a las naves a las que les es aplicable el "MLC, 2006", estas son todos los buques que realizan viajes internacionales, nacionales o internos, a excepción de aquellos que navegan exclusivamente en aguas interiores o en aguas situadas dentro de, o en las inmediaciones de, aguas abrigadas de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias. Asimismo, el Convenio se aplica a todos aquellos buques, de propiedad pública o privada, que se dediquen, habitualmente, a actividades comerciales con excepción de los buques dedicados a la pesca u otras actividades similares, las embarcaciones de construcción tradicional, los buques de guerra y las unidades navales auxiliares.

En síntesis, el Convenio "*se aplica a todos los buques, de propiedad pública o privada, que se dediquen habitualmente a actividades comerciales, con excepción de los buques dedicados a la pesca u otras actividades similares y de las embarcaciones de construcción tradicional, como los dhows y los juncos. El presente Convenio no se aplica a los buques de guerra y a las unidades navales auxiliares."* (Párrafo 4, del artículo II "definiciones y ámbito de aplicación")*".*

2. Contenido

Expresa, del mismo modo, que el Convenio establece condiciones mínimas de trabajo y de vida para la gente de mar y ayuda a crear condiciones adecuadas de empleo de personal embarcado y, además, genera un marco internacional de competencia justa para los armadores, pues al aplicárseles normas de trabajo y seguridad a todos por igual, se evita la existencia de incentivos negativos que afecten el bienestar de los trabajadores y trabajadoras.

Precisa que este instrumento internacional fue concebido para ser aplicado globalmente y de fácil comprensión, actualización y aplicación. Fue diseñado para constituir el *"cuarto pilar"* del régimen normativo internacional garante del transporte marítimo de calidad, complementando los convenios fundamentales de la Organización Marítima Internacional ("OMI") que tratan de la seguridad y protección de los buques y la protección del medio ambiente marino ("Convenio sobre la seguridad de la vida humana en el mar" de 1974; "Convenio sobre normas de formación, titulación y guardia para la Gente de Mar" de 1978 ; y "Convenio para prevenir la contaminación por los buques").

Estructuralmente, el Convenio se ordena en 5 Títulos:

a) Título 1: Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques;

b) Título 2: Condiciones de empleo;

c) Título 3: Alojamiento, instalaciones, esparcimiento, alimentación y servicio de fonda;

d) Título 4: Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social;

e) Título 5: Cumplimiento y control de la aplicación.

Como puede apreciarse, por los temas antes individualizados, el Convenio resguarda a la gente de mar de un catálogo de derechos mínimos y obliga a los Estados partes a diseñar mecanismos de reclamación en caso de incumplimiento, a través de reglas para el cumplimiento y control de aplicación de sus regulaciones.

Cabe destacar que, en materia de cumplimiento y control de aplicación del "MLC, 2006", éste establece la obligación de Inspección y Certificación por parte del Estado del Pabellón de los buques de 500 toneladas de arqueo bruto o más, dedicados a viajes internacionales o a viajes entre puertos extranjeros. Todo esto, con la finalidad de constatar que dichos buques se ajusten y cumplan con el estándar que fija el Convenio y, si es así, otorgarles un "Certificado de Trabajo Marítimo" y un "Certificado de Conformidad Laboral Marítima", los que constituyen "prueba suficiente" de que el buque ha sido debidamente inspeccionado por la autoridad competente del Estado del Pabellón y ésta ha verificado que cumple los requisitos establecidos en el "MLC, 2006".

Sin perjuicio de lo anterior, el Convenio establece una forma en que dichos certificados no impidan la fiscalización del Estado del puerto, en la medida en que se verifique la existencia de pruebas que permitan una razonable duda sobre el real estado de cumplimiento del que los documentos dan fe.

En el anhelo de la OIT de establecer un estándar que logre ser universal, respecto de los buques que registran bandera de países que no han ratificado el Convenio y, consecuencialmente, que no cuenten con los certificados antes indicados, no podrán valerse de tales certificaciones, debiendo, los Estados parte asegurar que dichas naves no reciban un trato más favorable que aquellos que los porten.

Finalmente, y en lo que respecta al presente proyecto de ley que hoy someto a vuestra consideración, el "MLC, 2006" prevé dentro de las obligaciones que cada Estado ratificador debe cumplir, el que los Estados de abanderamiento aseguren que su legislación nacional incorpore las normas del Convenio a fin de que sus estándares se apliquen no sólo a las naves que requieran certificación, sino que también a aquellas de menor tonelaje que no están cubiertas por el sistema de cumplimiento.

IV. APLICACIÓN DEL CONVENIO EN NUESTRO PAÍS.

a. Proceso de ratificación y entrada en vigor

Hace presente, a continuación que el Ministerio del Trabajo y Previsión Social, mediante Ordinario N°270, del 29 de mayo de 2015, solicitó el inicio del proceso de ratificación del "MLC, 2006" al Ministerio de Relaciones Exteriores, adjuntando informe técnico tripartito del Convenio, los comprobantes de las consultas a los actores sociales (de conformidad con el Convenio 144 de OIT, convenio sobre la consulta tripartita) y las respuestas favorables de la Confederación de la Producción y el Comercio ("CPC") y de la Central Unitaria de Trabajadores ("CUT"). Asimismo, en dicha oportunidad se tuvo a la vista presentaciones de la Asociación Nacional de Armadores ("ANA"), de organizaciones de trabajadores y de la Federación Internacional del Transporte ("ITF"), quienes solicitaron la pronta ratificación e implementación del "MLC, 2006".

Así, en abril del año 2017, se inició el trámite de aprobación ante el Congreso Nacional, dando lugar al proyecto de ley Boletín N°11.193-10, el cual fue aprobado en octubre del mismo año.

El Acta de Ratificación del "MLC, 2006" fue depositada con sus correspondientes anexos ante el Director General de la OIT, con fecha 22 de febrero de 2018. Por lo anterior, y conforme a lo establecido en el Artículo VIII, párrafo 4 del Convenio, éste entró en vigor el 22 de febrero de 2019, es decir, un año después del depósito, fecha en la que se publicó el correspondiente decreto supremo N° 11, del Ministerio de Relaciones Exteriores, que promulga el texto internacional y, por lo tanto, lo incorporó al orden jurídico nacional.

b. Obligaciones de Chile como Estado de Pabellón

El Convenio genera una serie de desafíos a nuestro país, entre los que destacan los siguientes:

a) Adoptar las medidas necesarias para contar con un Sistema de Inspección y Certificación de Buques que enarbolen su bandera.

b) Estar preparados para ejercer control del "MLC, 2006" respecto de las naves que recalan en su territorio, bajo los parámetros señalados en él.

c) Velar por que se respeten los derechos de la gente de mar que residan en su territorio.

d) Realizar una revisión del contenido obligatorio del "MLC, 2006" frente a la legislación de nuestro país, a fin de realizar las adecuaciones normativas pertinentes, para lo cual ya se ha llevado a cabo un trabajo de coordinación con todos los sectores relevantes, según se detalla a continuación.

c. Instancia de consulta tripartita

Agrega que, a partir del 22 de febrero del año 2018, nuestro país contó con un plazo de doce meses para definir y ejecutar los procesos administrativos, legales y reglamentarios que la implementación del Convenio exige. Ante este reto, con la finalidad de generar un diálogo entre todos los actores que se ven involucrados en la aplicación del Instrumento, además de dar cumplimiento con el deber de consulta que impone el mismo "MLC, 2006", tanto la Subsecretaría del Trabajo como el Consejo Superior Laboral consideraron pertinente constituir una instancia tripartita para tratar de forma concreta los diversas temas del Convenio y, de esta forma, recoger las propuestas que los actores del rubro tienen respecto a los mismos y así establecer criterios generales que permitiesen a este Gobierno cumplir cabalmente con su rol de Estado ratificador.

Así, con fecha 26 de septiembre de 2018, la Subsecretaria del Trabajo y el Consejo Superior Laboral dieron inicio a la Comisión Temática de implementación del Convenio.

La Comisión Temática contó con la participación de representantes de diversas organizaciones sindicales de la gente de mar, asociaciones de armadores y organismos públicos con injerencia en el rubro, y a lo largo de las seis sesiones en las que se reunió, las partes revisaron los distintos temas de que trata el Convenio, verificando la existencia de eventuales brechas con la normativa vigente en nuestro país y, de ser el caso, acordando posibles propuestas para adaptar nuestra legislación con lo que mandata el instrumento internacional en cuestión.

Así, en diciembre de 2018, la Comisión Temática emitió un informe con los acuerdos y conclusiones alcanzadas en cada una de las materias

discutidas, informe que fue presentado al Consejo Superior Laboral y que sirvió como fuente del presente proyecto de ley.

V.- OBJETIVO DEL PROYECTO.

Precisa el Mensaje que, si bien el Convenio trata temas de las más variadas índoles, siempre con el objetivo de garantizar condiciones dignas y seguras de trabajo para la gente de mar, de la revisión normativa realizada de forma previa y posterior a la ratificación de dicho instrumento, tanto por el Ministerio del Trabajo y Previsión Social como la instancia tripartita detallada anteriormente, se concluye que la normativa interna vigente cumple un estándar igual o superior al exigido por el "MLC, 2006" en muchas de sus disposiciones. Sin embargo, hubo consenso en la existencia de algunas normas que regulan determinadas materias de modo diverso a lo establecido por el Convenio, lo que nos impone la obligación de modificar nuestra actual legislación para dar fiel cumplimiento al instrumento internacional.

Dentro de las situaciones detectadas y que el presente proyecto de ley busca abordar, se encuentran las siguientes:

1. Menciones mínimas e idioma del contrato de trabajo de la gente de mar que cumple funciones a bordo de naves que realizan viajes en aguas internacionales

El "MLC, 2006" dispone, como regla general, que las condiciones de trabajo de la gente de mar deben siempre constar en un acuerdo escrito, contando con ciertas menciones mínimas no contempladas en nuestra legislación, tales como, el lugar de nacimiento del trabajador, el feriado anual al que tiene derecho el trabajador, la matrícula de la nave en que se prestarán los servicios, las condiciones de repatriación, entre otras.

Asimismo, nuestra normativa, a diferencia del Convenio, no obliga al armador a que, en determinados casos, disponga de modelos de contratos de trabajo de la gente de mar en idioma inglés.

En resumen, se propone complementar las menciones mínimas de los contratos de trabajo de la gente de mar e incorporar la obligación de que dichos modelos de contratos sean traducidos al inglés, en los casos que corresponda.

2. Período de pago de remuneraciones

El Convenio dispone que todo Estado miembro debe normar que las remuneraciones adeudadas a la gente de mar empleada en buques que enarbolen su pabellón, sean pagadas a intervalos no superiores a un mes.

Por su parte, si bien nuestra legislación contiene normas generales de periodicidad de pago de remuneraciones que cumplen con el estándar exigido por el Convenio, el actual artículo 128 del Código del Trabajo contiene una regla especial en cuanto a la periodicidad de pago de remuneraciones de marinos, regla que da espacio a pactar periodos de pago

superiores a 30 días. Específicamente, los incisos segundo y tercero de la disposición en comento señalan lo siguiente:

"Los pagos se efectuarán por mensualidades vencidas, si se tratare de oficiales y si el contrato se hubiere pactado por tiempo determinado; en el caso de tripulantes, se estará a lo que se hubiere estipulado.

En los contratos firmados por viaje redondo, los sueldos se pagarán a su terminación. No obstante, los oficiales y tripulantes tendrán derecho a solicitar anticipos hasta de un cincuenta por ciento de sueldos devengados."

Ante este escenario, resulta mandatorio derogar dichos incisos, estableciendo que a la gente de mar les sea aplicable la norma general de periodicidad de pago de máximo 30 días.

3. Descanso diario mínimo de la gente de mar

Respecto a la jornada diaria de trabajo, el Convenio da la alternativa de regular la cantidad máxima de horas de trabajo por día o establecer mínimos de horas de descanso.

En este sentido, el número mínimo de horas de descanso que dispone el Convenio es de 10 horas por cada período de 24 horas y de 77 horas por cada período de 7 días.

En cuanto a la distribución de las horas de descanso por cada período de 24 horas, el "MLC, 2006" permite que puedan 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.

Por su parte, el actual artículo 116 del Código del Trabajo entrega una regla especial relativa al descanso de la gente de Mar, garantizando un mínimo de 8 horas de descanso continuas por cada día calendario. Asimismo, el Código del Trabajo señala expresamente que el trabajador y el empleador (gente de mar y armador) están facultados para pactar horas extraordinarias sin sujeción al tope máximo de 2 horas diarias, dejando la puerta abierta a que la jornada de trabajo diaria se extienda hasta por 16 horas (en consideración a que el descanso debe ser de 8 horas diarias).

Existen diferencias tanto en la forma de contabilizar las horas de descanso (el MLC, exige que este se compute en periodos de 24 horas cronológicas, a diferencia de la norma vigente en nuestro país que establece la unidad de cálculo por día calendario) y, más relevante aún, en la cantidad de horas de descanso diarias garantizadas a los trabajadores (el Convenio establece como marco mínimo un descanso de 10 horas, en circunstancias que la legislación actual sólo asegura el derecho de 8 horas), diferencia que este Proyecto de Ley busca subsanar con miras a evitar cualquier tipo de fatiga y, por tanto, garantizar un mayor descanso que el que provee la legislación actual y una mayor seguridad para la gente de mar.

En este sentido, el presente proyecto de ley busca incluir íntegramente en nuestro Código del Trabajo la propuesta relativa a descanso diario del Convenio, garantizando 10 horas de descanso por cada período de 24 horas cronológicas, para la gente de mar.

III.- MINUTA DE LAS IDEAS MATRICES O FUNDAMENTALES DEL PROYECTO.

En conformidad con el N° 1 del artículo 287 del Reglamento de la Corporación y para los efectos de los artículos 69 y 73 de la Constitución Política de la República, como, asimismo, de los artículos 24 y 32 de la Ley Nº 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, cabe señalar que la idea matriz o fundamental del proyecto consiste en adecuar nuestra actual legislación en materia de trabajo portuario para dar fiel cumplimiento al instrumento internacional.

Tal idea matriz se encuentra desarrollada en el proyecto aprobado por vuestra Comisión en un artículo permanente y dos transitorios.

IV.- ARTICULOS CALIFICADOS COMO NORMAS ORGÁNICAS CONSTITUCIONALES O DE QUÓRUM CALIFICADO.

En relación con esta materia, a juicio de vuestra Comisión, no existen en el proyecto que se somete a consideración de la Sala normas que revistan el carácter de orgánicas constitucionales, ni de quórum calificado.

V.- DOCUMENTOS SOLICITADOS Y PERSONAS RECIBIDAS POR LA COMISIÓN.

Durante el estudio de esta iniciativa legal, la Comisión recibió al señor **Fernando Arab Verdugo**, Subsecretario del Trabajo, y a don **Francisco Del Río Correa**, asesor legislativo del Ministerio del Trabajo y Previsión Social.

Asimismo, asistieron, el señor **Arturo Bravo Fernández**, Presidente de la Federación Nacional de Sindicato de Oficiales de Naves Mercantes y Especiales de Chile – FENASIOMECHI, junto con la señora **Claudia Donaire Gaete**, Abogada Asesora de dicha Federación; el señor **José Sandoval Pino**, Consejero Nacional de la Central Unitaria de Trabajadores - (CUT) y Presidente de SITRACH y FENASICOCH; el señor **Humberto Villasmil**, Especialista en Normas Internacionales del Trabajo y Relaciones Laborales y la señora **Beatriz Vacotto**, Jefa de la unidad de Trabajo Marítimo, de la sede de Ginebra, ambos de la Organización Internacional del Trabajo, los señores **Ricardo Tejada Curti**, Gerente de la Asociación Nacional de Armadores; **Héctor Azua Almeida**, Presidente de Sindicato Interempresas oficiales de Marina Mercante (SIMAR); **Héctor Henríquez Negrón**, Presidente del Directorio junto con don **Manuel Bagnara Vivanco**, Gerente, ambos de la Asociación de

Armadores de Transporte Marítimo, Fluvial, Lacustre y Turístico Sur Austral (Armasur A.G); y don **José Sandoval Pino**, Consejero Nacional, Central Unitaria de Trabajadores CUT y Presidente de SITRACH y FENASICOCH.

VI.- ARTÍCULOS DEL PROYECTO DESPACHADO POR LA COMISIÓN QUE DEBEN SER CONOCIDOS POR LA COMISION DE HACIENDA.

A juicio de la Comisión, tanto su artículo único permanente como los dos transitorios del proyecto aprobado, no requieren ser conocidos por la Comisión de Hacienda por no tener sus disposiciones incidencia en materia financiera o presupuestaria del Estado.

VII.- DISCUSION GENERAL.

La Comisión inició la discusión general del proyecto en informe en su sesión de fecha **5 de enero** del año en curso, ocasión en la cual recibió, de forma telemática, al señor **Fernando Arab Verdugo**, Subsecretario del Trabajo y a don **Francisco Del Río Correa**, asesor legislativo del Ministerio del Trabajo y Previsión Social.

Asimismo, asistieron, el señor **Arturo Bravo Fernández**, Presidente de la Federación Nacional de Sindicato de Oficiales de Naves Mercantes y Especiales de Chile – FENASIOMECHI, junto con la señora **Claudia Donaire Gaete**, Abogada Asesora de dicha Federación y el señor **José Sandoval Pino**, Consejero Nacional de la Central Unitaria de Trabajadores - (CUT) y Presidente de SITRACH y FENASICOCH.

En primer lugar, el Subsecretario señor **Arab** se refirió a los antecedentes del Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la Organización Internacional del Trabajo (MLC 2006), destacando que fue adoptado en la 94ª reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo realizada en febrero de 2006, entrando en vigor el 20 de agosto de 2013.

En cuanto a la relevancia del MLC, el señor Subsecretario informó que afecta a una actividad de esencial importancia para los estados ribereños y no ribereños del mundo, tomando en consideración que el transporte marítimo internacional maneja el 90% del comercio global.

Sobre el ámbito de aplicación del Convenio, el señor **Arab** sostuvo que aplica a todo personal embarcado o gente de mar que trabaje a bordo de buques que enarbolen el pabellón de países en que se encuentra vigente el Convenio y, asimismo, se aplica a todas las naves, de propiedad pública o privada, que se dediquen habitualmente a actividades comerciales, con excepción de los buques dedicados a la pesca u otras actividades similares y de las embarcaciones de construcción tradicional, como los dhows y los juncos. No se aplica a los buques de guerra y a las unidades navales auxiliares.

Respecto del contenido del MLC, destacó lo siguiente:

1) Establece condiciones mínimas de trabajo y de vida para la gente de mar, creando condiciones adecuadas de empleo para el personal embarcado.

2) Genera un marco internacional de competencia justa para los armadores, evitando la existencia de incentivos negativos que afecten el bienestar de los trabajadores. ⎫ Contiene un catálogo de derechos mínimos y obliga a los Estados partes a diseñar mecanismos de reclamación en caso de incumplimiento.

3) Establece la obligación de inspección y certificación por parte del Estado del Pabellón de los buques de 500 toneladas de arqueo bruto o más, dedicados a viajes internacionales o a viajes entre puertos extranjeros.

4) Prevé que cada Estado de abanderamiento asegure que su legislación nacional incorpore las normas del Convenio, a fin de que sus estándares se apliquen no sólo a las naves que requieran certificación, sino que también a aquellas de menor tonelaje que no están cubiertas por el sistema de cumplimiento.

Asimismo, se refirió al proceso de aplicación del MLC en el país y al proceso de ratificación, destacando que, con fecha 26 de septiembre de 2018, la Subsecretaría del Trabajo y el Consejo Superior Laboral dieron inicio a la Comisión Temática de implementación del Convenio Marítimo. En esta instancia participaron representantes de diversas organizaciones sindicales de la gente de mar, asociaciones de armadores y organismos públicos con injerencia en el rubro. Todo con un carácter tripartito, como recomienda OIT. Se revisaron los distintos temas del Convenio, verificaron la existencia de eventuales brechas con la normativa vigente y hubo acuerdo de posibles propuestas para adaptar nuestra legislación con lo que mandata el instrumento internacional en cuestión. En diciembre de 2018, la Comisión Temática emitió un informe con los acuerdos y conclusiones alcanzadas en cada una de las materias discutidas, informe que fue presentado y aprobado en forma unánime por el Consejo Superior Laboral.

Sobre los objetivos del proyecto propiamente tal, el señor **Arab** mencionó que estos son: (i) Garantizar condiciones dignas, seguras y competitivas de trabajo para la gente de mar; (ii) Modificar y adecuar nuestra actual legislación del personal embarcado a lo establecido por el MLC, 2006 y, (iii) Dar fiel cumplimiento a las obligaciones establecidas en el instrumento internacional cerrando las brechas legislativas existentes.

En específico, continuó el señor Subsecretario, el proyecto complementa las menciones mínimas de los contratos de trabajo de la gente de mar, incorporando el lugar de nacimiento del trabajador, número de días de feriado anual a que tiene derecho, las prestaciones de protección de salud y de seguridad social que deberá proporcionar el armador, entre otras.

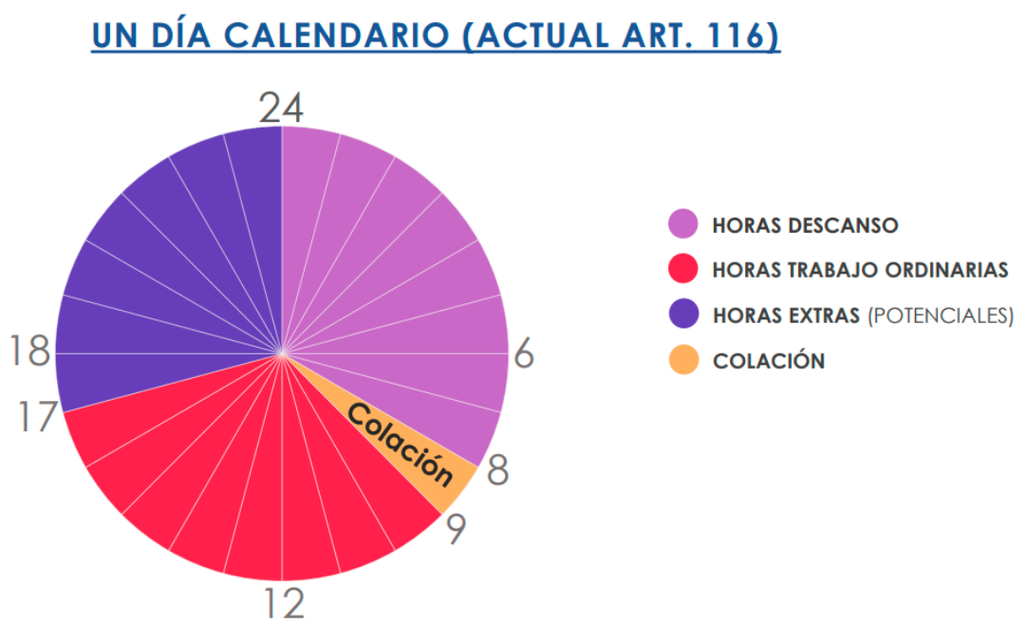
A su vez, establece obligaciones respecto al contrato de trabajo, contrato de embarco y convenio colectivo vigente, si existiere, obligando al armador a contar siempre a bordo con ejemplares del contrato de trabajo y del contrato de

embarco, junto con modelos de contrato de trabajo y un modelo de contrato de embarco en idioma inglés (para fines de fiscalización de otro país ratificador). En caso de existir convenio colectivo vigente, se deberá mantener a bordo un ejemplar de dicho instrumento junto a una copia en idioma ingles de las partes del documento que traten materias que puedan ser objeto de inspecciones por parte del Estado rector del puerto respectivo.

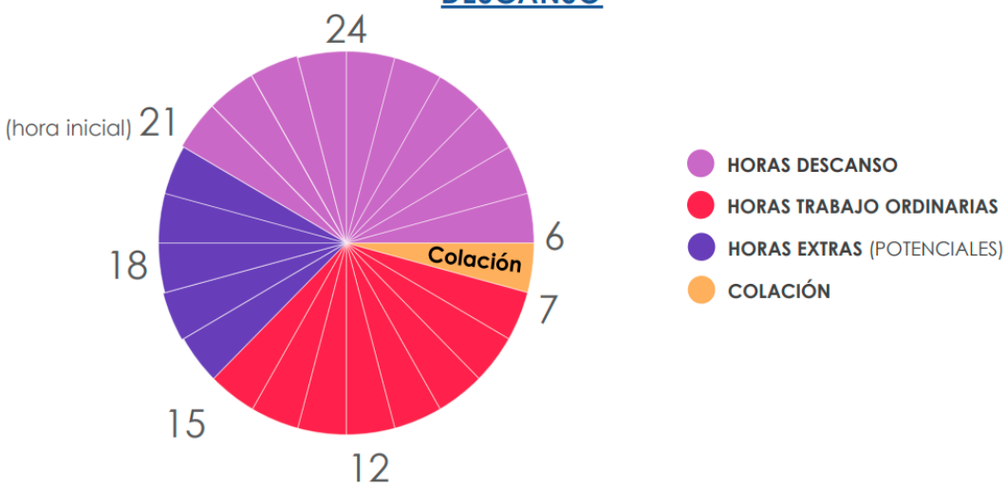
Respecto a la exigencia sobre el cuadro regulador en naves que realicen viajes entre puertos nacionales e internacionales, el señor Subsecretario informó que se agrega un nuevo inciso al actual artículo 115 que norma el cuadro regulador, obligando a que estas naves cuenten con una copia en inglés de dicho instrumento.

En cuanto al período de pago de remuneraciones y transferencia de fondos, el señor **Arab** comentó que actualmente se permite un período mayor a 30 días para el pago de la remuneración de los tripulantes y la posibilidad de pagar por "viaje redondo" (al retorno). La modificación busca consagrar que el pago se realice en un máximo de 30 días. Además, para naves que realicen viajes al extranjero, el armador deberá asegurar a la tripulación medios de transferencia de fondos.

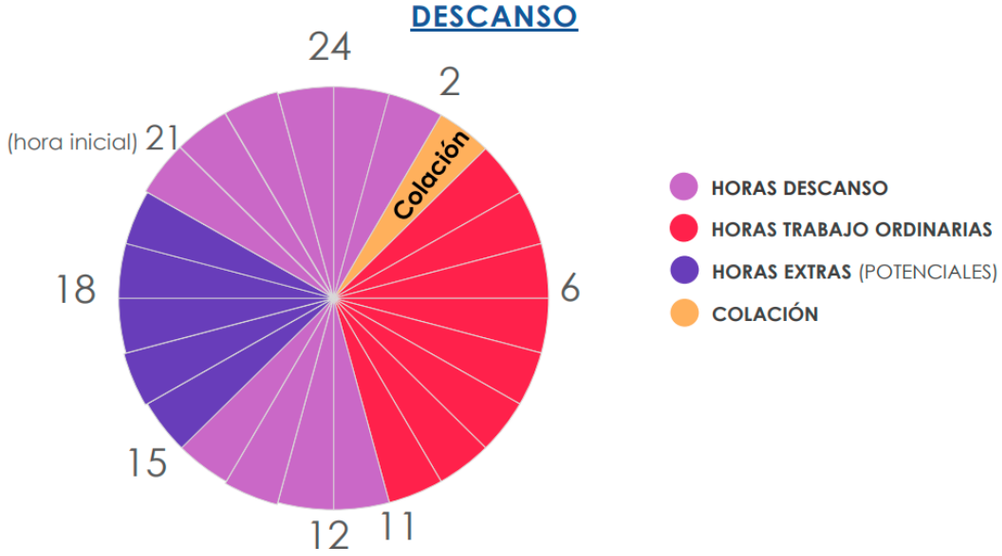
Para finalizar, se refirió sobre el descanso diario mínimo de la Gente de Mar, mencionando que el Mensaje establece y garantiza un descanso mínimo de 10 horas dentro de cada período de 24 horas, divisible hasta por dos períodos, previo acuerdo de las partes, uno de los cuales deberá ser de, al menos, 6 horas continuas, no pudiendo existir entre ambos períodos un margen mayor a 14 horas. Dicha modificación queda de manifiesto a través de los siguientes gráficos:



MODIFICACIÓN LEGAL: GRUPO DE 24 HORAS SIN DIVISIÓN DEL DESCANSO



MODIFICACIÓN LEGAL: GRUPO DE 24 HORAS CON DIVISIÓN DESCANSO



A continuación, y en representación de la Federación Nacional de Sindicato de Oficiales de Naves Mercantes y Especiales de Chile – FENASIOMECHI, la señora **Claudia Donaire Gaete**, Abogada Asesora de dicha Federación, manifestó que el proyecto de ley en estudio es malo, esgrimiendo los siguientes motivos:

1- El MLC es aplicable a una parte de la gente de mar.

2- El MLC puede servir de espejo para mejorar las condiciones de trabajo de la gente de mar no regida por el, pero no afectar estándares mejores de legislaciones nacionales.

3- Rebajar estándares es contrario a los principios de OIT.

4- EL MLC puede cumplirse valiéndose de la legislación o la práctica nacional -contratos colectivos-, pero existen aspectos en subestándar que requieren ley.

5- El proyecto modifica una regla nacional aplicable a toda la gente de mar que establece un estándar de mejor calidad al del MLC -descanso ininterrumpido mínimo a bordo se rebaja de 8 a 6 horas-, sin incorporar estándares de mejor calidad del MLC que la ley nacional no tiene.

En este contexto, la señora expositora expresó que en el Mensaje no se aborda los siguientes contenidos: Régimen de trabajo y descanso; Derecho a vacaciones; Fijación de dotación mínima; Repatriación; Colocación y contratación; Exámenes médicos; Seguridad social; Reclamaciones a bordo; Reclamaciones en tierra y, Sistema de Inspección y Certificación.

Asimismo, hizo referencia de los contenidos que efectivamente el proyecto aborda, tales como menciones del contrato de trabajo y período de pago de remuneraciones. Sin embargo, también aborda el descanso diario, reduciéndolo.

En este sentido, se mantiene la jornada semanal de 56 horas, distribuidas en 8 días y se establecen horas extras sin límite, vulnerándose así la jornada máxima. Además, las dotaciones mínimas fijadas por DIRECTEMAR, y no suplementadas por armadores, no permiten relevos para descansos.

En este marco, la señora **Donaire**, doña Claudia, señaló que 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 consecuencia, el Estado debe exigir que buques empleen a bordo a un número suficiente de marinos para garantizar seguridad, eficiencia y protección operaciones en todas las condiciones, teniendo en cuenta las preocupaciones relativas a fatiga de gente de mar, así como naturaleza y condiciones particulares del viaje. El Estado debe establecer, o asegurarse que exista, un mecanismo eficaz para la investigación y resolución de quejas o conflictos relativos a los niveles de dotación de un buque.

En otro marco y sobre la falta de servicios de inspección especializados y que cumplan su rol, la expositora manifestó que la autoridad marítima no ejerce las funciones que los Convenios que la Organización Marítima Internacional (OMI) y el MLC entrega a la autoridad competente, en relación a aspectos laborales.

Esto es un problema, afirmó la señora **Donaire**, doña Claudia, pues es la autoridad que ejerce el control de zarpes y recalada de buques, y que puede atender los problemas que surjan en navegación. A su vez, Dirección del Trabajo no actúa, dado que no tienen potestad y recursos para hacerlo.

Sobre las faltas de competencias del personal, especialización y coordinación por parte de las autoridades, la expositora sostuvo que tales características provocan como consecuencia al sector (i) altos niveles de

conflictividad en temas relacionados con la duración de los ciclos de embarco y descansos; (ii) aumento de riesgos laborales, accidentes marítimos y enfermedades profesionales (iii) deserción laboral, pues cada día hay menos personas con interés de trabajar en el sector y, (iv) prácticas antisindicales.

Para continuar el estudio del proyecto, la Comisión recibió, de forma telemática, en su sesión de fecha **12 de enero** del presente año, al señor **Fernando Arab Verdugo**, Subsecretario del Trabajo y a don **Francisco Del Río Correa**, asesor legislativo del Ministerio del Trabajo y Previsión Social.

Asimismo, asistió el señor **Humberto Villasmil**, Especialista en Normas Internacionales del Trabajo y Relaciones Laborales y la señora **Beatriz Vacotto**, Jefa de la unidad de Trabajo Marítimo, de la sede de Ginebra, ambos de la Organización Internacional del Trabajo, y los señores **Ricardo Tejada Curti**, Gerente de la Asociación Nacional de Armadores; **Héctor Azua Almeida**, Presidente de Sindicato Interempresas oficiales de Marina Mercante (SIMAR); **Héctor Henríquez Negrón**, Presidente del Directorio junto con don **Manuel Bagnara Vivanco**, Gerente, ambos de la Asociación de Armadores de Transporte Marítimo, Fluvial, Lacustre y Turístico Sur Austral (Armasur A.G); y don **José Sandoval Pino**, Consejero Nacional, Central Unitaria de Trabajadores CUT y Presidente de SITRACH y FENASICOCH.

En primer lugar, el señor **Villasmil**, como consideración general y previa, señaló que no puede sino ponderarse positivamente que el gobierno nacional esté iniciando los ajustes normativos que serán necesarios en virtud de la ratificación del Convenio, como en este caso ocurre. Lo dicho, continuó, no significa que en la ocasión de revisar la primera memoria o en otras posteriores, aparte de valorar lo que este proyecto significaría en el supuesto de ser aprobado, la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones (CEACR) deje de indicar algunas otras materias susceptibles de ser enmendadas para poner en línea la legislación y la práctica nacional con los términos del instrumento.

En este marco y, respecto del proyecto de ley propiamente tal, el señor **Villasmil** hizo presente que, en los términos del Mensaje, se propone modificar cinco disposiciones del Código del Trabajo (Arts. 103, 106, 115, 116 y 128) dirigidas a incidir en tres materias: 1. Menciones mínimas e idioma del contrato de trabajo de personas que se desempeñan a bordo de naves que realizan viajes en aguas internacionales; 2. Período de pago de remuneraciones; y 3. Descanso diario mínimo de la gente de mar.

En relación con lo anterior, el expositor sostuvo que lo que se propone en general respecto de cada una sería lo siguiente:

i. En materia de contrato de embarco en general (en los términos del Art. 103 del Código del Trabajo de Chile que completaría lo dispuesto en el Artículo 10 del Código del Trabajo y que se correspondería con el acuerdo de empleo del MLC 2006), se propone adicionar menciones mínimas al contrato de trabajo de la gente de mar tales como: lugar de nacimiento del trabajador, número de días feriados, prestaciones de protección social a que tiene derecho, identificación de la nave en que prestará servicios, asignaciones y

viáticos y, por fin, el puerto en que deberá ser restituido. Asimismo, se introduce la obligación de mantener a bordo de la nave un modelo de contrato en idioma inglés.

ii. En materia de pago de remuneraciones, se propone reemplazar la actual regla especial por la regla general que prohíbe el pago de remuneraciones por períodos superiores a un mes.

iii. En materia de descansos, se establece un descanso mínimo de 10 horas dentro de cada período de veinticuatro (24) horas, agrupable en dos períodos de descanso como máximo, uno de los cuales deberá ser de seis (6) horas como mínimo

Asimismo, en lo que respecta al Artículo 103 del Código actual, el señor **Villasmil** indicó que ciertamente y en línea con las disposiciones del MLC y en lo particular con lo dispuesto en la Regla 2.1 (Acuerdo de empleo de la gente de mar) se proyecta, de una parte, la obligación de que una versión del mismo esté redactado en idioma inglés y, de la otra, las menciones mínimas que debe contener el contrato, lo que explica que la redacción del texto sustitutivo propuesto sea sustancialmente distinta, por resultar desde luego más completa.

En este sentido, continuó el señor **Villasmil,** se agregan: el lugar de nacimiento del trabajador, el número de días por feriado anual al que tiene derecho el trabajador conforme al Código del Trabajo y las prestaciones de protección de la salud y de seguridad social que el armador ha de proporcionar al trabajador.

Con todo, comunicó y sugirió a los miembros de la Comisión añadir por ende a la norma proyectada lo siguiente: A. La referencia al nombre y dirección del armador (norma A2.1, párrafo 4(b)); B. las condiciones para la terminación del acuerdo de empleo con duración indeterminada (norma A2.1, párrafo 4(g), número i)); y C. la eventual referencia al convenio colectivo (norma A2.1, párrafo 4(j)).

Asimismo, el expositor señaló que la Oficina recomienda que se mencione que cuando el acuerdo de empleo de la gente de mar esté total o parcialmente previsto en un convenio colectivo deberá disponerse de un ejemplar del mismo a bordo, incluida la versión en inglés de las partes que den lugar a inspecciones por el Estado rector del puerto (norma A2.1, párrafo 2).

Continuó el señor **Villasmil** informando que la Oficina observa también que no ha encontrado en el Código de Trabajo disposiciones que contengan los siguientes requisitos previstos por el MLC, 2006: i) Que el acuerdo de empleo de la gente de mar deberá ser firmado por el marino y por el armador o su representante (norma A2.1, párrafo 1(a)); ii) que el marino que firme un acuerdo de empleo deberá tener la oportunidad de examinar el acuerdo y pedir asesoramiento al respecto antes de firmarlo (norma A2.1, párrafo 1(b)); iii) que el armador y el marino deberán conservar sendos originales firmados del acuerdo de empleo de la gente de mar (norma A2.1, párrafo 1(c)); y iv) que deberá proporcionarse a la gente de mar un documento que contenga una relación de su servicio a bordo (norma A2.1, párrafos 1(e) y 3).

En conclusión y en vista de la oportunidad de reforma que ha posibilitado el Mensaje, recomendó que se tengan en consideración dichos requisitos a los fines de su incorporación al texto que resulte.

A propósito de la modificación sugerida al Artículo 106, el señor **Villasmil** sostuvo que ella debe entenderse en los términos y sentido de la reforma que se propone respecto del Artículo 116 del Código de Trabajo vigente, que refiere a que el descanso mínimo de los trabajadores será de 10 horas dentro de cada período de 24 horas. En este sentido, el comentario respecto de esta disposición se hará al momento de hacer lo propio sobre la propuesta relativa al Art. 116, que como tal tendrá incidencia en el límite de horas extraordinarias.

Ahora bien, siguió el expositor, esta norma estaría directamente vinculada con el Artículo 108 del Código del Trabajo, de esta redacción: “La disposición del artículo 106 no es aplicable al capitán, o a quien lo reemplazare, debiendo considerarse sus funciones como de labor continua y sostenida mientras permanezca a bordo. Tampoco se aplicará dicha disposición al ingeniero jefe, al comisario, al médico, al telegrafista a cargo de la estación de radio y a cualquier otro oficial que, de acuerdo con el reglamento de trabajo a bordo, se desempeñe como jefe de un departamento o servicio de la nave y que, en tal carácter, deba fiscalizar los trabajos ordinarios y extraordinarios de sus subordinados”.

En atención a lo anterior, el señor **Villasmil** señaló que la Oficina se permite trasladar a la consideración de esta Comisión que el MLC, 2006 en su conjunto, incluida la regla A2.3 sobre horas de trabajo y de descanso, se aplica a toda la “gente de mar”, tal como se define en el Artículo II, párrafo 1(f) del Convenio: “toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el presente Convenio”. Esta definición incluye a todas las categorías de marinos mencionadas en el artículo 108. Por lo mencionado, la Oficina recomienda se considere enmendar el artículo 108 del Código de Trabajo en el sentido indicado.

En cuanto al Artículo 115, el señor **Villasmil** indicó que esta norma lo relativo al cuadro regulador de trabajo, tanto en la mar como en puerto dentro de los límites de jornada establecidos. A su vez, la norma A.2.3. del MLC está dedicada a las horas de trabajo y de descanso. En lo particular esta norma incluye el párrafo 11 que obliga a que el cuadro a que se refiere el párrafo 10 de la presente norma deberá establecerse con arreglo a un formato normalizado, en el idioma o idiomas de trabajo del buque y en inglés. La norma propuesta incorpora un párrafo que en lo particular indica que el cuadro regulador de trabajo debe llevar un ejemplar en lengua inglesa que se deberá fijar junto a la versión en castellano, disposición esta que como se nota está claramente en línea con los términos del Convenio.

Sin embargo, hizo presente que la norma A2.3, párrafo 12 del MLC, 2006, por su parte, establece que “todo miembro deberá exigir que se lleven registros de las horas diarias de trabajo o de las horas diarias de descanso de la gente de mar. Tales registros deberán tener un formato normalizado establecido por la autoridad competente, teniendo en cuenta todas las directrices disponibles de la OIT. Cada marino deberá recibir una copia de los registros que le incumban, rubricada por el capitán, o por la persona que éste designe, y por el marino”.

En este marco, el expositor señaló que la Oficina recomienda, en consecuencia, la enmienda del artículo 115 del Código de Trabajo, teniendo en consideración lo indicado en la norma A2.3, párrafo 11, tal como lo previó el proyecto y asimismo el párrafo 12 del MLC, 2006, en los términos que se indicaron.

Dos comentarios más hizo presente considerando en este caso otros dos párrafos de la norma A.2.3: El Código de Trabajo actual no contiene disposiciones para garantizar el cumplimiento de la norma A2.3, párrafo 7 según la cual: “Los pases de revista, los ejercicios de lucha contra incendios y de salvamento y otros ejercicios similares que impongan la legislación nacional y los instrumentos internacionales deberán realizarse de forma que perturben lo menos posible los períodos de descanso y no provoquen fatiga”.

Tampoco de la norma A 2.3, párrafo 14 que establece que, en caso de suspensión del período de descanso necesaria para garantizar la seguridad inmediata del buque, de las personas a bordo o de la carga, o para socorrer a otros buques o personas que corran peligro en el mar, tan pronto como sea factible, una vez restablecida la normalidad, “el capitán deberá velar por que se conceda un período adecuado de descanso a todo marino que haya trabajado durante su horario normal de descanso”.

Al respecto, la Oficina recomienda la inserción en el texto legislativo que resulte de lo dispuesto en la norma A 2.3, párrafos 7 y 14 del MLC, 2006.

Continuó el señor **Villasmil** señalando que el Artículo 116 del Código actual establece que el descanso mínimo de los trabajadores a que se refiere este párrafo será de ocho horas continuas dentro de cada día calendario. La norma A. 2.3 del Convenio regula de manera muy detallada lo relativo a las horas de trabajo y de descanso. La modificación propuesta aumenta en dos horas el tiempo de descanso (10 horas), sujetándolo a “cada período de 24 horas”.

De otra parte, el Artículo 116 propuesto permite agrupar las horas de descanso, previo acuerdo de las partes, en dos períodos como máximo, uno de los cuales deberá ser de, al menos, seis horas ininterrumpidas, con un intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso que no podrá exceder de 14 horas. La norma proyectada traslada virtualmente el número 6 de la norma A.2.3 del MLC, sin dejar de destacar -por lo positivo que resulta- que el Artículo 116 propuesto agrega que debe ser “previo acuerdo de las partes”.

Ciertamente, afirmó el señor **Villasmil**, estas modificaciones parecen ir en línea con los términos de la norma A.2.3. del MLC 2006.

Lo propuesto en relación a esta norma explica la modificación sugerida respecto del Artículo 106 que, para ser coherente con lo apuntado, agregaría en relación a las horas extraordinarias que, en todo caso, deberán respetarse los descansos mínimos establecidos en el Artículo 116.

Para finalizar, aseveró que el Artículo 128 del Código del Trabajo vigente establece el régimen de pago de los sueldos de oficiales y tripulantes, que deben serlo en moneda nacional o su equivalente en moneda

extranjera y, de otra parte, (lo que concreta la reforma propuesta) el período de pago de las remuneraciones, incluyendo algunas reglas particulares en relación a esto último que se apartan del régimen general.

En este marco, el expositor explicó que la norma A. 2.2 del MLC establece un régimen general que obliga a que las remuneraciones adeudadas a la gente de mar "se paguen a intervalos no superiores a un mes, de conformidad con los convenios colectivos aplicables". El artículo propuesto incluye dos párrafos modificatorios: el primero, que vincula de manera directa los pagos de las remuneraciones al régimen del artículo 44 de este Código que en sus dos primeros literales regula el período de pago de las remuneraciones y fija como límite máximo el de un mes, el mismo que dispone el MLC. El segundo, indica el derecho del personal a bordo de realizar transferencias de toda o parte de su remuneración.

Ambas propuestas de reforma, siguió el señor **Villasmil,** estarían claramente en línea con lo dispuesto en los números 1 y 3 de la norma A. 2.2 (Salarios).

Con todo, propuso que se incluya lo dispuesto en la norma A.2.2. (Salarios), número 2 que establece otras particularidades en relación a la materia: "Deberá entregarse a la gente de mar un estado de cuenta mensual de los pagos adeudados y las sumas abonadas, con inclusión del salario, los pagos suplementarios y el tipo de cambio utilizado en los casos en que los abonos se hagan en una moneda o según un tipo de cambio distintos de lo convenido."

A continuación, el señor **Sandoval** se refirió a lo positivo de la propuesta que se somete a tramitación, pues en ella se recoge lo incluido en el informe técnico tripartito del Convenio, que contó con la participación de actores sociales como la Central Unitaria de Trabajadores (CUT), sin embargo, sostuvo que lo relevante también es determinar cómo se cumplirá la normativa, pues la Dirección del Trabajo no tiene la capacidad para fiscalizar, por ejemplo respecto de la seguridad y descansos de los trabajadores, dejando así de manifiesto que el aparato estatal es muy antiguo para cumplir esa labor fiscalizadora. A mayor abundamiento, se necesita de un Estado más ágil y flexible, para cumplir con los tiempos que se requieren, porque el transporte no se ha detenido y forma parte fundamental para mover la economía, más aún en esta época de pandemia.

A su turno, el señor **Tejada**, informó que, en relación con la propuesta legal, los siguientes convenios ratificados por Chile hacen mención a la jornada de descanso del personal embarcado, ratificando lo propuesto en el proyecto de ley, siendo, por un lado, el Convenio Internacional STCW, de la Organización Marítima Internacional (OMI), que regula la formación, titulación y guardias de la Gente de Mar, por el cual se rige la totalidad de la marina mercante mundial y, por el otro, el MLC, que indica que, "El número mínimo de horas de descanso no será inferior a 10 horas por cada período de 24 horas", además señala que, "Las horas de descanso podrán agruparse en dos periodos como máximo, uno de los cuales deberá ser de al menos seis horas ininterrumpidas y el intervalo entre dos periodos consecutivos de descanso no excederá de 14 horas.".

En este marco, el señor **Tejada** sostuvo que, a nivel mundial, ambos convenios han sido ratificados por países ampliamente reconocidos como marítimos, de la OCDE y de la UE. El Convenio Internacional STCW (1978) ha sido ratificado por 186 países, mientras tanto, el Convenio Internacional MLC (2006) por 72 países. Ambos convenios, continuó el señor Tejada, son fiscalizados por las correspondientes autoridades de cada país, no existiendo dudas en cuanto a la conveniencia de su aplicación, siendo la forma de uniformar el transporte marítimo que tiene características muy especiales por ser de carácter global y no regional o de cada país en cuanto a su regulación.

Sobre la comisión tripartita de implementación, el expositor hizo presente que esta se estableció el 24 de septiembre del 2018, se realizaron 6 sesiones y contó con la participación de 7 Sindicatos y federaciones de gente de mar, 2 Asociaciones de Armadores y 6 Organismos Públicos. Si bien, algunos de los sindicatos y federaciones no son representativas del sector, en cuanto al tipo de naves, fueron considerados por igual en la mesa, debiendo ponderar sus comentarios dependiendo de las características de su organización. Por otro lado, Chile fue participe de la creación del convenio desde sus inicios, donde participaron representantes del país en todas las instancias, nunca poniendo en duda el valor agregado que aporta el convenio MLC.

En cuanto al proyecto de ley propiamente tal y, en específico respecto de la modificación al artículo 116 sobre descanso mínimo de los trabajadores, el expositor sostuvo que con la propuesta se aumentan las horas de descanso de 8 a 10 horas por cada 24 horas y el periodo de descanso podrá dividirse previo acuerdo de las partes.

En este marco, el señor **Tejada** relató que actualmente se da la siguiente situación si una persona termina su jornada a bordo de un buque y toma un descanso a las 22 horas y duerme durante nueve horas, es decir, hasta las 7 de la mañana, esta persona, aunque descansó 9 horas, ante el Código del Trabajo, no cumple con la norma, siendo que tomó un descanso que a toda lógica es más que suficiente. Además. las naves chilenas deben navegar con dos sistemas de descanso, uno en aguas nacionales y otro, el del MLC, en aguas internacionales, lo cual es prácticamente inaplicable. El fraccionamiento de la jornada de descanso se da solo cuando el buque debe hacer maniobras de recalada o situaciones específicas por lo que no es una condición normal que se haga permanente.

Sobre las dotaciones mínimas, el señor **Tejada** manifestó que las dotaciones mínimas de cada nave son reguladas por la autoridad correspondiente existiendo reglamentación acorde a los convenios internacionales y a lo que actualmente exige la OMI para cada nave.

En este contexto, continuó el expositor, durante el año 2020 se publicó una nueva circular regulatoria la cual incluyó los cuadros de referencia, pero, a raíz de problemas de inaplicabilidad, diferencia con el marco internacional que regula el transporte marítimo y la gran cantidad de tipos de naves y tipos de navegación que existen en el país, la autoridad decidió postergar la entrada en vigencia de la nueva reglamentación mientras se revisa. Actualmente se

mantiene vigente la actual reglamentación que regula las dotaciones mínimas en las naves, la cual cumple con los principios internacionales y de la OMI.

En cuanto a la mención sobre la fatiga del personal, donde se indica que esta podría ser la culpable de accidentes a bordo de las naves, hizo presente que este aspecto está considerado por parte de la OMI y se refiere a el de la siguiente manera: “La fatiga puede ser una respuesta normal al esfuerzo físico, al estrés emocional, al aburrimiento o a la falta de sueño, el resguardo de esta situación está claramente establecido en la jornada laboral que regula el código del trabajo, convenio STCW y MLC, ambos ratificados por Chile.”

Por otro lado, siguió el expositor, por lo menos a bordo de los remolcadores, la información oficial indica que no existen antecedentes de algún accidente a bordo producto de fatiga, es más no ha habido accidentes atribuibles a fallas humanas en los últimos 5 años en los remolcadores.

Para finalizar, y respecto a las reclamaciones, el señor **Tejada** señaló que se mencionó que no existe facilidad para hacer las reclamaciones ante incumplimientos laborales por parte de los armadores, sin embargo existen las siguientes alternativas para hacerlo: -Presencial ante la DT; -Presencial Capitanía de Puerto; -Vía web; -Si un tripulante manifiesta una queja al capitán, este está en la obligación de tramitarla al llegar a puerto; -Para el caso del MLC existe una página que permite hacer las quejas de manera virtual on-line.

A continuación, el señor **Azúa**, quien hizo presente, en primer lugar, que representa a un amplio sector de Oficiales de Marina Mercante de naves mayores, tales como: Containeras, Graneleras, Petroleras y Quimiqueras, cuyas empresas están establecidas en la zona centro del país y otras en el extranjero. Adicionalmente representa al Consejo de Transporte de la Alianza Marítima de Chile y a la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte – ITF.

Sobre los cambios propuestos por el Mensaje que se encuentra en estudio, el señor **Azúa** manifestó que apoya dichos cambios que se pretenden realizar al Código del Trabajo, dado que representarán una mejor calidad de vida para las tripulaciones nacionales, y ayudará a disminuir el cansancio, el stress y la fatiga, evitando probables accidentes a las dotaciones y a las naves. Asimismo, informó que tan convencidos están de apoyar el aumento del descanso de 8 a 10 horas, que el año pasado en septiembre, en la negociación colectiva de su Sindicato con la Compañía Marítima Chilena (CMC), el descanso de sus socios y socias, embarcados y embarcadas, se escribió y estableció en el Contrato Colectivo de Trabajo, tal cual lo están presentando en el proyecto de ley.

Estos cambios al Código del Trabajo, continuó el expositor, también son apoyados por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte - ITF, pues fueron los que participaron directamente en las reuniones de la OIT y redactaron, junto con las otras organizaciones gubernamentales y de armadores, los términos del descanso de 10 horas en cada período de 24 horas,

privilegiando de esta manera la calidad de vida de las dotaciones de las naves a nivel global.

De igual manera, manifestó el señor **Azúa**, que están conscientes que falta mucho por hacer en el actual ordenamiento laboral, cambios que a futuro deberían ser impulsados, pero en estos momentos no se quiere frenar el actual proyecto, dado que son cambios esperados desde marzo del 2008, fecha que se iniciaron las reuniones de la ya mencionada Comisión Tripartita.

Finalmente, concluyó el señor **Azúa**, se debería considerar, que las empresas que incumplen reiteradamente y sin justificación, los límites máximos de descanso permitidos en el MLC, no deberían ser autorizadas para que zarpen de puertos nacionales y de esa forma se evitarían eventuales accidentes marítimos.

A su turno, el señor **Henríquez** junto con el señor **Bagnara** se refirieron a la relevancia del proyecto presentado toda vez que viene a dar cumplimiento efectivo a los acuerdos para la implementación del convenio MLC adoptados en el seno de la denominada “Comisión Temática de Implementación del Convenio”.

En este marco, el señor **Bagnara** comentó que la Comisión Temática sirvió para constatar objetivamente que la realidad de la bandera chilena está por sobre el piso que busca el convenio. Así se recoge del mismo informe final, aprobado por los participantes, donde en noventa páginas se da cuenta de cada uno de los temas de manera pormenorizada. En el citado informe se establecen explícitamente las materias donde no existen brechas, ni se hace necesario modificar cuerpos legales y se siguieren ajustes para dar cumplimiento al convenio en otros aspectos. Estos acuerdos entre todas las organizaciones e instituciones participantes de la Comisión Temática han sido recogidos en el proyecto.

Al respecto, el señor **Bagnara** recalcó dos aspectos relevantes que la Comisión Temática analizó y zanjó.

I. Niveles de dotación de los buques. Sobre el particular, la Comisión Temática indica textualmente en su informe final: “Sin perjuicio de las opiniones emitidas por algunos participantes sobre posibles falencias en el sistema vigente, consta en acta el acuerdo unánime de que la normativa chilena sí cumple con el estándar del MLC, 2006.”

II. Jornada de trabajo y descansos de Gente de Mar para regular la jornada, el convenio entrega dos posibilidades. Regular las horas de trabajo y/o las horas de descanso.

Asimismo, el expositor señaló que la Comisión Temática en un acuerdo también unánime, determinó proponer modificaciones para regular el descanso mínimo. Y con excepción de dos federaciones/sindicatos, propuso extender su propuesta a las naves mercantes que no realizan viajes internacionales regularmente.

De esta manera, continuó el señor **Bagnara**, la propuesta seguía el tenor del Convenio indicando: “el número mínimo de horas de descanso no será inferior a 10 horas por cada período de 24 horas, ni de 77 horas, por cada período de 7 días. En el caso de las 10 horas diarias de descanso, éstas se podrán agrupar en hasta dos períodos, uno de los cuales debe ser de al menos 6 horas continuas. El intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso no puede exceder de 14 horas.”

En conclusión, afirmó que el trabajo técnico de la Comisión Temática tripartita, sus resultados y acuerdos, se recogen en el proyecto de ley en cuestión tal cual lo sugiere el convenio MLC. Siendo así, manifestó que espera que los acuerdos alcanzados en la mesa de dicha Comisión sean finalmente refrendados con la aprobación de este proyecto de ley.

Finalmente, en su sesión de fecha **30 de marzo** del año en curso, la Comisión recibió al señor **Fernando Arab Verdugo**, Subsecretario del Trabajo y a don **Francisco Del Río Correa**, asesor legislativo del Ministerio del Trabajo y Previsión Social.

En primer lugar, el diputado señor **Eguiguren**, destacó la importancia de avanzar en este proyecto debido a que, entre otros factores, el 80% de las exportaciones del país se llevan a cabo a través del comercio marítimo y el 60% son a través de países que tienen este Convenio en su regulación legal, por tanto, Chile no se puede quedar atrás, considerando, además, que este proyecto ha sido socializado con todas las partes que participan en el rubro marítimo.

En tanto, el diputado señor **Saavedra** expresó que los convenios de la OIT establecen un marco regulatorio en el ámbito del trabajo para que pasen a formar parte de la legislación de este país. En este contexto, sostuvo que el proyecto permitirá establecer pilares que construirán la opción del trabajo decente para los trabajadores del sector marítimo embarcado, señalando, además, que los otros pilares para configurar el trabajo decente son: (i) el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar; (ii) el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar y, (iii) el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques.

Sin embargo, manifestó que hay que considerar, durante su discusión en particular, las opiniones vertidas por la Federación de Sindicatos de Trabajadores Embarcados sobre este proyecto, dado que han manifestado que se debe analizar con detención la regulación de las jornadas del sector, antes de rebajar sus descansos mínimos.

-- <u>Sometido a votación en general el proyecto, fue aprobado por 12 a favor, ninguno en contra y ninguna abstención</u>

Votaron a favor las diputadas señoras **Sandoval**, doña Marcela; **Sepúlveda**, doña Alejandra y **Yeomans**, doña Gael, y los diputados

señores **Barros**, don Ramón; **Durán**, don Eduardo; **Eguiguren**, don Francisco; **Jiménez**, don Tucapel; **Labra**, don Amaro; **Melero**, don Patricio; **Molina**, don Andrés; **Saavedra**, don Gastón, y **Sauerbaum**, don Frank.

VIII.- DISCUSION PARTICULAR.

La Comisión discutió en particular el proyecto en Informe en su sesión de fecha **26 de abril** del año en curso, con la presencia del señor **Fernando Arab Verdugo**, Subsecretario del Trabajo y de don **Francisco Del Río Correa**, asesor legislativo del Ministerio del Trabajo y Previsión Social; adoptando respecto de su articulado los siguientes acuerdos.

"***Artículo Único.-*** *Introdúcense las siguientes modificaciones al Código del Trabajo, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2002, del Ministerio del Trabajo y Previsión Social:*

-- **El diputado señor Jiménez presentó indicación para incorporar un numeral primero, nuevo, -pasando el actual numeral primero a ser numeral segundo y así sucesivamente:**

"1) Agregase un inciso segundo, nuevo, al artículo 97 del Código del Trabajo, pasando el actual inciso segundo a ser inciso tercero, del siguiente tenor.

"La gente de mar que firme un acuerdo de empleo deberá tener la oportunidad de examinar el acuerdo y pedir asesoramiento al respecto antes de firmarlo, y disponer de todas las facilidades necesarias para garantizar que ha concertado y libremente un acuerdo habiendo comprendido cabalmente sus derechos y responsabilidades".

El diputado señor **Jiménez** señaló que las indicaciones presentadas de su autoría recogen las sugerencias realizadas por la OIT en su presentación, a propósito de esta iniciativa en estudio.

El señor **Arab** propuso reemplazar la expresión "acuerdo de empleo" por "contrato de trabajo", pues, sostuvo que dicha expresión no existe en nuestra legislación laboral, además de eliminar la conjunción "y" entre las palabras "concertado y libremente".

-- Sometida a votación, junto con la modificación propuesta, fue aprobado por 13 votos a favor, ninguno en contra y ninguna abstención.

(Votaron a favor las diputadas señoras **Sandoval**, doña Marcela; **Sepúlveda**, doña Alejandra y **Yeomans**, doña Gael, y los diputados señores **Barros**, don Ramón; **Duran**, don Eduardo; **Eguiguren,** don Francisco; **Jiménez**, don Tucapel; **Labbé**, don Cristián; **Labra**, don Amaro; **Molina**, don Andrés; **Saavedra**, don Gastón; **Sauerbaum**, don Frank y **Silber**, don Gabriel.)

Numeral 1 (que ha pasado a ser 2)

1) Reemplázase el actual artículo 103, por el siguiente:

“Art. 103. El contrato de embarco, deberá contener las cláusulas señaladas en el artículo 10 y, adicionalmente, las siguientes:

a) Lugar de nacimiento del trabajador;

b) Número de días por feriado anual al que tiene derecho el trabajador conforme al presente Código;

c) Las prestaciones de protección de la salud y de seguridad social que el armador ha de proporcionar al trabajador;

d) Nombre y matrícula de la nave o naves en la que el trabajador prestará servicios;

e) Asignaciones y viáticos que se pactaren entre las partes; y

f) Puerto donde el trabajador deberá ser restituido y, en su caso, demás condiciones de repatriación pactadas.

El armador siempre deberá mantener un ejemplar del contrato de trabajo y del contrato de embarco a bordo de la nave en que el trabajador preste servicios, inclusive en aquellos casos en que el empleador haya sido autorizado por la Dirección del Trabajo a centralizar la documentación laboral y previsional, conforme lo dispuesto en el inciso sexto del artículo 9 de este Código.

Asimismo, el armador deberá mantener a bordo de la nave un modelo de contrato de trabajo y un modelo de contrato de embarco en lengua inglesa. En caso de existir convenio colectivo vigente, se deberá, además, mantener a bordo un ejemplar de dicho instrumento junto a una copia en ingles de las partes del documento que traten materias que puedan ser objeto de inspecciones por parte del Estado rector del puerto respectivo. Lo regulado en este inciso no regirá para naves que naveguen exclusivamente entre puertos nacionales.”.

-- **El diputado señor Jiménez presentó indicación para incorporar un inciso nuevo y final, en el numeral primero, ahora segundo, del siguiente tenor.**

“Deberá proporcionarse a la gente de mar un documento que contenga una relación de todo el servicio a bordo.”

El señor **Arab** propuso la siguiente redacción a la indicación:

“Adicionalmente el empleador deberá proporcionar al trabajador, junto con el contrato de trabajo, una descripción de los servicios con que contará a bordo de la nave.”

-- Sometido a votación el numeral junto con la indicación y la propuesta de modificación, fue aprobado por 13 votos a favor, ninguno en contra y ninguna abstención.

(Votaron a favor las diputadas señoras **Sandoval**, doña Marcela; **Sepúlveda**, doña Alejandra y **Yeomans**, doña Gael, y los diputados señores **Barros**, don Ramón; **Duran**, don Eduardo; **Eguiguren,** don Francisco; **Jiménez**, don Tucapel; **Labbé**, don Cristián; **Labra**, don Amaro; **Molina**, don Andrés; **Saavedra**, don Gastón; **Sauerbaum**, don Frank y **Silber**, don Gabriel.)

Numeral 2 (que ha pasado a ser 3)

2) Agrégase la siguiente frase a continuación del punto aparte del inciso segundo del artículo 106, el que pasará a ser punto seguido:

"No obstante lo anterior, siempre se deberán respetar los descansos mínimos establecidos en el artículo 116.".

-- Sometido a votación, fue aprobado por 13 votos a favor, ninguno en contra y ninguna abstención.

(Votaron a favor las diputadas señoras **Sandoval**, doña Marcela; **Sepúlveda**, doña Alejandra y **Yeomans**, doña Gael, y los diputados señores **Barros**, don Ramón; **Duran**, don Eduardo; **Eguiguren,** don Francisco; **Jiménez**, don Tucapel; **Labbé**, don Cristián; **Labra**, don Amaro; **Molina**, don Andrés; **Saavedra**, don Gastón; **Sauerbaum**, don Frank y **Silber**, don Gabriel.)

Numeral 3 (que ha pasado a ser 4)

3) Agrégase el siguiente inciso segundo, nuevo, en el artículo 115, pasando el actual inciso segundo a ser tercero:

"En el caso de naves que realicen viajes entre puertos nacionales e internacionales, deberán, además, llevar un ejemplar en lengua inglesa del cuadro regulador, que se deberá fijar junto a la versión en castellano.".

-- **El diputado señor Jiménez presentó indicación para incorporar un inciso final, nuevo, en el numeral tercero, ahora cuarto, del siguiente tenor:**

"Deberá existir registro de las horas diarias de trabajo y descanso, a través de formato normalizado por la Dirección del Trabajo."

El señor **Arab** sugirió la siguiente redacción:

"El empleador deberá registrar las horas diarias de trabajo y descanso a través de un formato entregado por la Dirección del Trabajo."

-- Sometido a votación el numeral junto con la indicación y la propuesta de modificación, fue aprobado por 13 votos a favor, ninguno en contra y ninguna abstención.

(Votaron a favor las diputadas señoras **Sandoval**, doña Marcela; **Sepúlveda**, doña Alejandra y **Yeomans**, doña Gael, y los diputados señores **Barros**, don Ramón; **Duran**, don Eduardo; **Eguiguren,** don Francisco; **Jiménez**, don Tucapel; **Labbé**, don Cristián; **Labra**, don Amaro; **Molina**, don Andrés; **Saavedra**, don Gastón; **Sauerbaum**, don Frank y **Silber**, don Gabriel.)

Numeral 4 (que ha pasado a ser 5)

4) Reemplázase el actual artículo 116, por el siguiente:

"Art. 116. El descanso mínimo de los trabajadores a que se refiere este párrafo, será de 10 horas dentro de cada período de 24 horas.

Las horas de descanso podrán agruparse, previo acuerdo de las partes, en dos períodos como máximo, uno de los cuales deberá ser de, al menos, seis horas ininterrumpidas, y el intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso, no podrá exceder de 14 horas.".

-- **El diputado señor Jiménez presentó indicación para incorporar un inciso final, nuevo, numeral cuarto, ahora quinto, del siguiente tenor.**

"En caso de suspensión del periodo de descanso necesario para garantizar la seguridad inmediata del buque, de las personas a bordo o de la carga o para socorrer a otros buques o personas que corran peligro en el mar, tan pronto como sea factible, una vez establecida la normalidad el capitán o quien lo reemplazare deberá velar por que se conceda un periodo adecuado de descanso a todo marino que haya trabajado durante su horario normal de descanso. A su vez, los ejercicios de lucha contra incendios y salvamento y otros ejercicios similares deberán realizarse de forma que perturben lo menos posible los períodos de descansos y que no provoquen fatiga u otra afectación al trabajador."

-- Sometido a votación el numeral junto con la indicación, fue aprobado por 13 votos a favor, ninguno en contra y ninguna abstención.

(Votaron a favor las diputadas señoras **Sandoval**, doña Marcela; **Sepúlveda**, doña Alejandra y **Yeomans**, doña Gael, y los diputados señores **Barros**, don Ramón; **Duran**, don Eduardo; **Eguiguren,** don Francisco; **Jiménez**, don Tucapel; **Labbé**, don Cristián; **Labra**, don Amaro; **Molina**, don Andrés; **Saavedra**, don Gastón; **Sauerbaum**, don Frank y **Silber**, don Gabriel.)

Numeral 5 (que ha pasado a ser 6)

5) Reemplázanse los incisos segundo y tercero del artículo 128, por los siguientes:

"Los pagos de las remuneraciones se efectuarán conforme a lo establecido en el artículo 44 de este Código.

En el caso de aquellas naves que realicen viajes que contemplen en su ruta un puerto o puertos extranjeros, el armador deberá asegurar medios pertinentes para que el personal a bordo pueda realizar transferencias de toda o parte de su remuneración en el momento y a quien estime pertinente.".

-- Sometido a votación, fue aprobado por 13 votos a favor, ninguno en contra y ninguna abstención.

(Votaron a favor las diputadas señoras **Sandoval**, doña Marcela; **Sepúlveda**, doña Alejandra y **Yeomans**, doña Gael, y los diputados señores **Barros**, don Ramón; **Duran**, don Eduardo; **Eguiguren,** don Francisco; **Jiménez**, don Tucapel; **Labbé**, don Cristián; **Labra**, don Amaro; **Molina**, don Andrés; **Saavedra**, don Gastón; **Sauerbaum**, don Frank y **Silber**, don Gabriel.)

Disposiciones transitorias

Artículo Transitorio.- *La presente ley entrará en vigencia el primer día del sexto mes siguiente a su publicación en el Diario Oficial.".*

-- Sometido a votación, fue aprobado por 13 votos a favor, ninguno en contra y ninguna abstención.

(Votaron a favor las diputadas señoras **Sandoval**, doña Marcela; **Sepúlveda**, doña Alejandra y **Yeomans**, doña Gael, y los diputados señores **Barros**, don Ramón; **Duran**, don Eduardo; **Eguiguren,** don Francisco; **Jiménez**, don Tucapel; **Labbé**, don Cristián; **Labra**, don Amaro; **Molina**, don Andrés; **Saavedra**, don Gastón; **Sauerbaum**, don Frank y **Silber**, don Gabriel.)

-- **La diputada señora Sepúlveda y los diputados señores Labra y Saavedra presentaron indicación para incorporar el siguiente artículo segundo transitorio:**

"El Ministerio del Trabajo y Previsión Social, en un plazo de seis meses, contados desde la publicación de esta ley, elaborará un reglamento para definir el procedimiento para fijar las dotaciones necesarias en las embarcaciones, las que deberán estar compuestas de un número suficiente de marinos para garantizar la seguridad, la eficiencia y la protección de 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.

Para cumplir el Convenio Marítimo, el procedimiento deberá fijarse en consulta con las organizaciones de armadores y de la gente de mar, de todos sus estamentos, debiendo, en cualquier caso, considerar, mecanismos de reclamación de las dotaciones que resulten insuficientes para satisfacer especialmente el derecho a relevos del personal a bordo, en especial para cumplir las ocho horas continuas de descanso."

El señor **Arab** hizo presente que la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (Directemar), sería la encargada de elaborar el reglamento señalado en el inciso primero, en atención a sus facultades, por tanto, y como dicho servicio depende del Ministerio de Defensa Nacional, propuso reemplazar "Ministerio del Trabajo y Previsión Social" por "Ministerio de Defensa Nacional".

Asimismo, propuso eliminar, en el inciso segundo, las palabras "ocho" y "continuas", en consideración a las modificaciones realizadas sobre las horas de descanso.

-- <u>Sometido a votación, junto con la modificación propuesta, fue aprobado por 13 votos a favor, ninguno en contra y ninguna abstención.</u>

(Votaron a favor las diputadas señoras **Sandoval**, doña Marcela; **Sepúlveda**, doña Alejandra y **Yeomans**, doña Gael, y los diputados señores **Barros**, don Ramón; **Duran**, don Eduardo; **Eguiguren,** don Francisco; **Jiménez**, don Tucapel; **Labbé**, don Cristián; **Labra**, don Amaro; **Molina**, don Andrés; **Saavedra**, don Gastón; **Sauerbaum**, don Frank y **Silber**, don Gabriel.)

IX.- <u>ARTICULOS E INDICACIONES RECHAZADAS O DECLARADAS INADMISIBLES POR LA COMISION.</u>

No existen artículos e indicaciones rechazadas o declaradas inadmisibles por la Comisión.

Como consecuencia de todo lo expuesto y por las consideraciones que dará a conocer oportunamente el señor Diputado Informante, vuestra Comisión de Trabajo y Seguridad Social recomienda la aprobación del siguiente:

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

"<u>Artículo Único.-</u> Introdúcense las siguientes modificaciones al Código del Trabajo, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2002, del Ministerio del Trabajo y Previsión Social:

1*)* Agregase un inciso segundo, nuevo, al artículo 97 del Código del Trabajo, pasando el actual inciso segundo a ser inciso tercero, del siguiente tenor.

"La gente de mar que firme un contrato de trabajo deberá tener la oportunidad de examinar el acuerdo y pedir asesoramiento al respecto antes de firmarlo, y disponer de todas las facilidades necesarias para garantizar que ha concertado libremente un acuerdo habiendo comprendido cabalmente sus derechos y responsabilidades".

2) Reemplázase el actual artículo 103, por el siguiente:

"Artículo 103. El contrato de embarco, deberá contener las cláusulas señaladas en el artículo 10 y, adicionalmente, las siguientes:

a) Lugar de nacimiento del trabajador;

b) Número de días por feriado anual al que tiene derecho el trabajador conforme al presente Código;

c) Las prestaciones de protección de la salud y de seguridad social que el armador ha de proporcionar al trabajador;

d) Nombre y matrícula de la nave o naves en la que el trabajador prestará servicios;

e) Asignaciones y viáticos que se pactaren entre las partes; y

f) Puerto donde el trabajador deberá ser restituido y, en su caso, demás condiciones de repatriación pactadas.

El armador siempre deberá mantener un ejemplar del contrato de trabajo y del contrato de embarco a bordo de la nave en que el trabajador preste servicios, inclusive en aquellos casos en que el empleador haya sido autorizado por la Dirección del Trabajo a centralizar la documentación laboral y previsional, conforme lo dispuesto en el inciso sexto del artículo 9 de este Código.

Asimismo, el armador deberá mantener a bordo de la nave un modelo de contrato de trabajo y un modelo de contrato de embarco en lengua inglesa. En caso de existir convenio colectivo vigente, se deberá, además, mantener a bordo un ejemplar de dicho instrumento junto a una copia en ingles de las partes del documento que traten materias que puedan ser objeto de inspecciones por parte del Estado rector del puerto respectivo. Lo regulado en este inciso no regirá para naves que naveguen exclusivamente entre puertos nacionales.

Adicionalmente el empleador deberá proporcionar al trabajador, junto con el contrato de trabajo, una descripción de los servicios con que contará a bordo de la nave.”.

3) Agrégase la siguiente frase a continuación del punto aparte del inciso segundo del artículo 106, el que pasará a ser punto seguido:

“No obstante lo anterior, siempre se deberán respetar los descansos mínimos establecidos en el artículo 116.”.

4) Agrégase el siguiente inciso segundo, nuevo, en el artículo 115, pasando el actual inciso segundo a ser tercero:

“En el caso de naves que realicen viajes entre puertos nacionales e internacionales, deberán, además, llevar un ejemplar en lengua inglesa del cuadro regulador, que se deberá fijar junto a la versión en castellano.”.

El empleador deberá registrar las horas diarias de trabajo y descanso a través de un formato entregado por la Dirección del Trabajo.”.

5) Reemplázase el actual artículo 116, por el siguiente:

"Art. 116. El descanso mínimo de los trabajadores a que se refiere este párrafo, será de 10 horas dentro de cada período de 24 horas.

Las horas de descanso podrán agruparse, previo acuerdo de las partes, en dos períodos como máximo, uno de los cuales deberá ser de, al menos, seis horas ininterrumpidas, y el intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso, no podrá exceder de 14 horas.

En caso de suspensión del periodo de descanso necesario para garantizar la seguridad inmediata del buque, de las personas a bordo o de la carga o para socorrer a otros buques o personas que corran peligro en el mar, tan pronto como sea factible, una vez establecida la normalidad el capitán o quien lo reemplazare deberá velar por que se conceda un periodo adecuado de descanso a todo marino que haya trabajado durante su horario normal de descanso. A su vez, los ejercicios de lucha contra incendios y salvamento y otros ejercicios similares deberán realizarse de forma que perturben lo menos posible los períodos de descansos y que no provoquen fatiga u otra afectación al trabajador.".

6) Reemplázanse los incisos segundo y tercero del artículo 128, por los siguientes:

"Los pagos de las remuneraciones se efectuarán conforme a lo establecido en el artículo 44 de este Código.

En el caso de aquellas naves que realicen viajes que contemplen en su ruta un puerto o puertos extranjeros, el armador deberá asegurar medios pertinentes para que el personal a bordo pueda realizar transferencias de toda o parte de su remuneración en el momento y a quien estime pertinente.".

Artículo primero transitorio.- La presente ley entrará en vigencia el primer día del sexto mes siguiente a su publicación en el Diario Oficial.

Artículo segundo transitorio.- El Ministerio de Defensa Nacional, en un plazo de seis meses, contados desde la publicación de esta ley, elaborará un reglamento para definir el procedimiento para fijar las dotaciones necesarias en las embarcaciones, las que deberán estar compuestas de un número suficiente de marinos para garantizar la seguridad, la eficiencia y la protección de 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.

Para cumplir el Convenio Marítimo, el procedimiento deberá fijarse en consulta con las organizaciones de armadores y de la gente de mar, de todos sus estamentos, debiendo, en cualquier caso, considerar, mecanismos de reclamación de las dotaciones que resulten insuficientes para satisfacer especialmente el derecho a relevos del personal a bordo, en especial para cumplir las horas de descanso."

SE DESIGNÓ DIPUTADO INFORMANTE, AI SEÑOR DURAN, don Eduardo.

SALA DE LA COMISIÓN, a 26 de abril de 2021.

Acordado en sesiones de fechas 5 y 12 de enero; 30 de marzo y 26 de abril de 2021, con asistencia de las Diputadas señoras **Sandoval**, doña Marcela; **Sepúlveda**, doña Alejandra y **Yeomans**, doña Gael y los diputados señores **Barros**, don Ramón; **Durán,** don Eduardo; **Eguiguren**, don Francisco; **Jiménez**, don Tucapel; **Labbé**, don Cristián; **Labra**, don Amaro; **Melero**, don Patricio; **Molina**, don Andrés; **Saavedra**, don Gastón; **Sauerbaum**, don Frank y **Silber**, don Gabriel.

Pedro N. Muga Ramírez
Abogado, Secretario de la Comisión