

**MENSAJE DE S.E. EL PRESIDENTE DE
LA REPÚBLICA CON EL QUE INICIA UN
PROYECTO DE LEY QUE ADECUA EL
CÓDIGO DEL TRABAJO AL CONVENIO
SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO DE LA
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL
TRABAJO.**

Santiago, 17 de noviembre de 2020.

MENSAJE N° 295-368/

Honorable Cámara de Diputados:

**A S.E. EL
PRESIDENTE
DE LA H.
CÁMARA DE
DIPUTADOS.**

En uso de mis facultades constitucionales, tengo el honor de someter a vuestra consideración un proyecto de ley que modifica el Código del Trabajo a fin de adecuar sus términos, en lo pertinente, al Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la Organización Internacional del Trabajo, promulgado por el decreto supremo N° 11, del 15 de enero de 2019, del Ministerio de Relaciones Exteriores.

**I. ANTECEDENTES GENERALES DEL CONVENIO
SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO**

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 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.

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.

II. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y CONTENIDO DEL CONVENIO

1. Ámbito de aplicación

El "MLC, 2006" es aplicable a todo personal embarcado o gente de mar que trabaje a bordo de buques que enarbolan 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

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.

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, consecuentemente, 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.

III. APLICACIÓN DEL CONVENIO EN NUESTRO PAÍS

1. Proceso de ratificación y entrada en vigor

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.

2. 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 enarboles su bandera.

b) Estar preparados para ejercer control del "MLC, 2006" respecto de las naves que recalán 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.

3. Instancia de consulta tripartita

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 diversos 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 Subsecretaría 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.

IV. OBJETIVO DEL PROYECTO

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 enarbolan 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.

En mérito de las consideraciones expuestas, someto a vuestra consideración el siguiente

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

"Artículo Único.- Introdúcense las siguientes modificaciones al 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) 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 inglés 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."

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."

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."

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."

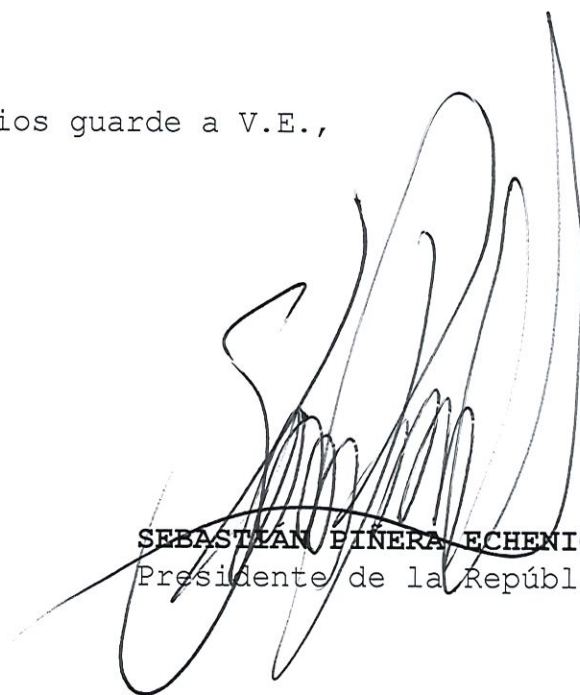
5) Reemplázanse los incisos segundo y tercero del artículo 128, por los siguientes:

"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."

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

Dios guarde a V.E.,

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long, sweeping tail that extends upwards and to the right.

SEBASTIÁN PIÑERA ECHENIQUE
Presidente de la República

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'María José Zaldívar Larrain' with a stylized flourish at the end.

MARÍA JOSÉ ZALDÍVAR LARRAIN
Ministra del Trabajo y
Previsión Social