



Regulación laboral de los trabajadores de mar: Legislación extranjera

El trabajo a bordo de las naves de la Marina Mercante Nacional se encuentra regulado por el Código del Trabajo, como un contrato especial, y reglamentariamente por el Decreto Supremo N° 26, de 1987, del Ministerio del Trabajo. En materia de higiene y seguridad se aplican las normas generales para todos los trabajadores, correspondiéndole a la Dirección del Trabajo y a los Servicios de Salud la fiscalización de dichas normas, sin perjuicio de las facultades conferidas a la Dirección General del Territorio Marítimo y de la Marina Mercante.

Por su parte, las legislaciones de España, México, Portugal, Alemania y Bélgica cuentan con una regulación especial para las condiciones de los trabajadores de mar, que comprende a la marina mercante. Portugal, Alemania y Bélgica (a través del convenio colectivo de trabajo) disponen de una normativa específica para los marinos mercantes.

Todas las regulaciones analizadas, con excepción de México, cuentan con normas especiales y detalladas referidas a la jornada de trabajo, el descanso semanal, el trabajo extraordinario, los turnos y el feriado legal. En cambio, México solo tiene normas especiales para el descanso semanal y el feriado.

En materia de salud y seguridad, las legislaciones de México y Portugal establecen regulaciones especiales referidas a condiciones de trabajo a bordo del buque (alimentación, alojamiento, etc.); España y Bélgica cuentan con seguridad social especial para los marinos mercantes; y Alemania y Bélgica contemplan la obligación de mantener a bordo Comisiones o Comités para la seguridad e higiene de los trabajadores.

Tabla de Contenido

Introducción

I. Regulación nacional.....	2
a. Jornada y descanso.....	2
b. Salud y Seguridad Laboral.....	2
II. Legislación Extranjera.....	3
1. España	3
b. México.....	5
c. Portugal	6
d. Alemania.....	8
e. Bélgica.....	9

Introducción

Se analiza el marco jurídico de los trabajadores de mar, específicamente de los marinos mercantes, en materia de jornada laboral, seguridad y salud laboral, en Chile y otros cinco países.

Se analizaron legislaciones de países que cuentan con legislación especial para esta categoría de trabajadores, como son México, España, Portugal, Alemania y Bélgica.

I. Regulación nacional

a. Jornada y descanso

El trabajo a bordo de las naves de la Marina Mercante Nacional se encuentra reguladas por el Código del Trabajo¹ (CT), en el Libro I, Título II, de los contratos especiales, párrafo 1º “del contrato de embarco de los oficiales y tripulantes de la Marina Mercantes Nacional”, y el Decreto Supremo Nº 26, de 1987, Ministerio del Trabajo, Reglamento de Trabajo a bordo de naves de la Marina Mercante Nacional².

La jornada, según lo dispuesto por el artículo 106 del CT y el artículo 78 del reglamento citado, es de 56 horas semanales distribuidas en 8 horas diarias. Sin perjuicio de ello, sólo para los efectos del cálculo y pago de sus remuneraciones el exceso de 45 horas se paga con el recargo establecido para las horas extraordinarias. Dicha regla no se aplica a los Oficiales, esto es, al capitán o a quien lo reemplaza, al ingeniero jefe, al comisario, al médico, al telegrafista y a cualquier otro oficial que se desempeñe como jefe de departamento o servicio de la nave (artículo 108 CT).

A nivel reglamentario³, se dispone sobre los descanso del Capitán, Oficiales y Tripulantes a bordo de naves están exceptuados de la descanso dominical y de los días festivos. Pudiéndose exigir en estos días los trabajos que no pueden postergarse y sean indispensables para el servicio, seguridad e higiene de la nave. La excepción al descanso no procede cuando la nave se encuentre fondeada en puerto (artículo 109 CT).

El descanso será un día de descanso en la semana en compensación de las actividades desarrolladas en día domingo, y otro por cada festivo en que debió prestar tales servicios⁴. Si por razones de seguridad no pudieran otorgarse, se podrán acumular para cuando la nave se encuentre fondeada en puerto de matrícula o tomarse según acuerdo de las partes (distribución o de remuneración).

También existe regulación legal sobre la distribución de la jornada, los turnos, el trabajo a bordo y las labores que se pagan como extraordinarias. Para tales efectos existe división del trabajo de servicio en el mar y el servicio de puerto.

b. Salud y Seguridad Laboral

Se aplica a esta categoría de trabajadores la regulación general sobre normas de higiene y seguridad aplicable a todos los demás trabajadores. Dicha regulación se encuentra comprendida principalmente en: el Código del Trabajo, la Ley Nº 16.744 sobre accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, y el Reglamento sobre Prevención de Riesgos Profesionales y Condiciones Ambientales Básicas en los lugares de trabajo.

¹ Cuyo texto refundido, sistematizado y coordinado, consta en el Decreto con Fuerza de Ley Nº 1 de 2003 del Ministerio del Trabajo y Previsión Social. Disponible en: <http://bcn.cl/3uzs> (Diciembre, 2014).

² Disponible en <http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=7751> (Diciembre, 2014).

³ Artículo 84 y ss. Reglamento de Trabajo a bordo de naves de la Marina Mercante Nacional.

⁴ Artículo 111, Código del Trabajo.

El Código del Trabajo dispone que la fiscalización del cumplimiento de las normas de higiene y seguridad en el trabajo, corresponde a la Dirección del Trabajo y a los Servicios de Salud, sin perjuicio de las facultades conferidas a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

En materia de enfermedades profesionales, existe una norma especial del CT que dispone que todo el personal de dotación deba ser asistido por el armador durante su permanencia a bordo. Tratándose de enfermedades que no estén comprendidas entre los accidentes de trabajo, rige la norma especial del artículo 126 del CT.

II. Legislación Extranjera

A continuación se expone la regulación en esta materia en España, México, Portugal, Alemania y Bélgica.

1. España

a. Jornada y descanso

El Estatuto de los Trabajadores⁵, en su artículo 34, autoriza al Gobierno para establecer, a propuesta del Ministro de Trabajo y Seguridad Social y previa consulta a las organizaciones sindicales y empresariales más representativas, ampliaciones o limitaciones a la ordenación y duración de la jornada de trabajo y de los descansos para sectores y trabajos que, por sus peculiaridades, así lo requieran.

El Real Decreto 1561/1995⁶ sobre ampliaciones y reducciones de jornada estableció un régimen especial a una serie de trabajadores, entre ellos los trabajadores en la mar.

El artículo 15 y siguientes del citado Real Decreto disponen normas especiales sobre ampliación de jornada para los trabajadores de mar, no aplicables al capitán o persona que ejerza el mando de la nave, siempre que no estén obligados a montar guardia.

La jornada diaria para estos trabajadores es de 12 horas, incluidas las horas extraordinarias, con independencia que el buque se encuentre en el puerto o en el mar. Lo anterior, salvo en los casos de: fuerza mayor para seguridad inmediata del buque o de las personas o la carga a bordo, socorrer a otro buque o personas que corran peligro en alta mar; o proveer al buque de víveres, combustible o material lubricante en casos de apremiante necesidad, de descarga urgente por deterioro de la mercancía o por maniobras de entrada y salida a puerto, atraque, desatraque y fondeo⁷. En los casos de fuerza mayor la jornada se extiende por el tiempo necesario, pero la jornada total resultante no podrá exceder en ningún caso de 14 horas por cada período de 24 horas, ni de 72 horas por cada período de 7 días.

Las horas extraordinarias se abonarán según la regla general⁸. En las embarcaciones de pesca, podrá acordarse entre empresas y tripulantes el establecimiento de un convenio para la

⁵ Disponible en: http://www.empleo.gob.es/es/sec_leyes/trabajo/estatuto06/ (Diciembre, 2014).

⁶ Disponible en: http://noticias.juridicas.com/base_datos/Laboral/rd1561-1995.html (Diciembre, 2014).

⁷ Artículo 16, Real decreto 1561/1995.

⁸ Artículo 35 apartado 1 del Estatuto de Trabajadores, que dispone su pago según lo cuantía convenio colectivo o contrato de trabajo, que no podrá ser inferior a valor hora ordinaria o compensarla por descanso retribuido. A falta de pacto las horas deben ser compensadas mediante descanso dentro de los cuatro meses siguientes.

liquidación de las horas extraordinarias, salvo lo pactado en convenio colectivo.

Respecto a los descansos entre jornadas diarias (libre de todo servicio)⁹ para la marina mercante, se dispone de un descanso mínimo de 8 horas y de 12 horas cuando el buque esté en puerto, considerando el tiempo en que el personal permanezca en tierra o a bordo por su propia voluntad, excepto en ciertas situaciones, a modo de ejemplo como realización de operaciones de carga y descarga en escalas de corta duración o de trabajos para la seguridad y mantenimiento del buque en que se puede reducir a un mínimo, 8 horas.

El turno de guardia en el mar no podrá tener una duración superior a 4 horas, al cual le debe suceder un descanso de 8 horas ininterrumpidas.

Los convenios colectivos pueden acordar la distribución de las horas de descanso en un máximo de dos períodos, uno de los cuales deberá ser de, al menos, 6 horas ininterrumpidas. En este supuesto, el intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso no debe exceder de 14 horas.

Por su parte, para los descansos semanales¹⁰ se mantiene la regla general de todo trabajador, es decir, un día y medio, teniendo en cuenta las siguientes reglas:

- Es obligatorio para la totalidad del personal, incluidos el capitán o quien ejerza el mando de la nave.
- Si al finalizar el período de embarque no se ha disfrutado la totalidad de los días de descanso, éstos se acumulan para ser disfrutados cuando el buque tenga una permanencia prolongada en puerto, por reparación u otras causas, o para su feriado anual, de acuerdo con lo que se pacte en convenio colectivo.
- En convenio colectivo los interesados pueden optar por compensación en dinero o como horas extraordinarias, de hasta un máximo de la mitad de los días de descanso no disfrutado.

Existe una norma especial referida a la marina mercante referida al control del tiempo de trabajo¹¹, que dispone la obligación de:

- Poner en lugar accesible del buque un cuadro con el modelo normalizado en el idioma común de trabajo y en inglés que especifique: programa de servicio en el mar y puerto, número máximo de horas de trabajo, descanso o poner el contenido del convenio colectivo.
- Registros individuales para cada trabajador de las horas diarias de trabajo y de descanso con los datos contenidos en el modelo que se incluye en el anexo II del Real Decreto.
- Obligación de conservar a disposición de la autoridad laboral el cuadro y los registros de los tres últimos años.

b. Salud y Seguridad Laboral

⁹ Artículo 17, Real decreto 1561/1995.

¹⁰ Artículo 18, Real decreto 1561/1995.

¹¹ Artículo 18 bis, Real decreto 1561/1995.

Los trabajadores de mar¹² tienen un régimen especial de seguridad social regulado por el Texto Refundido de las Leyes 116/1969 y 24/1972. Por su parte el Real Decreto 868/2007, regula la concesión de prestaciones asistenciales en atención a las situaciones especiales derivadas del trabajo en el mar para los trabajadores y beneficiarios del régimen especial de la seguridad social de los trabajadores de mar (por ejemplo, prestaciones sociales, requisitos y documentación para su solicitud, cuantía de los servicios etc.).

Respecto a la sanidad marítima, se debe señalar que está radicada en un órgano especial, el Instituto Social de la Marina (ISM)¹³.

La asistencia médica a bordo se sustenta en: sistema de consulta radio-médica, la existencia de botiquines a bordo como instrumento de apoyo a la prescripción médica de la consulta radio-médica y formación sanitaria de los tripulantes y especialmente de los responsables de la gestión del botiquín a bordo¹⁴. Además, el ISM, para acercar la asistencia médica cuenta con dos buques hospital.

b. México

a. Jornada y descanso

La Ley Federal del Trabajo de México (LFT)¹⁵ dispone normas especiales, artículo 187 y siguientes, para los trabajadores de buque, comprendiendo cualquier clase de barco o embarcación con bandera mexicana.

El ámbito de aplicación de este régimen laboral especial comprende a “los capitanes y oficiales de cubierta y máquinas, los sobrecargos y contadores, los radiotelegrafistas, contramaestres, dragadores, marineros y personal de cámara y cocina, los que sean considerados como trabajadores por las leyes y disposiciones sobre comunicaciones por agua, y en general, todas las personas que desempeñen a bordo algún trabajo por cuenta del armador, naviero o fletador”¹⁶.

Estas normas especiales se refieren a la escrituración del contrato de trabajo y su contenido, la edad mínima del trabajador, las indemnizaciones, los salarios, entre otras materias.

Respecto al descanso semanal¹⁷, se dispone que cuando el buque se encuentre en el mar y la naturaleza de trabajo no lo permita tomarlo se debe pagar un salario doble por el servicio prestado en dichos días¹⁸

¹² Esta regulación especial es aplicable a los trabajadores por cuenta ajena que presten servicios en las siguientes actividades: marinos mercantes, pesca marítima en cualquier de su modalidades, extracción de otros productos de mar, servicio auxiliar sanitario y de fonda y cocina prestado a emigrantes españoles a bordo de embarcación; y los trabajadores por cuenta propia o autónomos que realicen en forma habitual, personal y directa alguna de las siguientes actividades: armadores de pequeñas embarcaciones que trabajen a bordo de ellas, extracción de productos del mar, y rededores que no realicen faenas por cuneta de una empresa pesquera determinada.

¹³ Disponible en <http://bcn.cl/1ordi> (Diciembre, 2014).

¹⁴ *Ibidem*.

¹⁵ Disponible en <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/125.pdf> (Diciembre, 2014).

¹⁶ Artículo 188, Ley Federal del Trabajo.

¹⁷ Artículo 197, Ley Federal del Trabajo.

¹⁸ Se aplica la regla del artículo 73 del Ley Federal del Trabajo que dispone Artículo 73.- “Los trabajadores no están obligados a prestar servicios en sus días de descanso. Si se quebranta esta disposición, el patrón pagará al trabajador, independientemente del salario que le corresponda por el descanso, un salario doble por el servicio prestado”.

Por su parte, para el feriado o descanso anual de estos trabajadores, les corresponde 12 días laborales anuales, que se aumentan en 2, hasta llegar a 24 por año de servicio. Con posterioridad, se aumenta en 2 días por cada 5 años de servicio. Estos días deben disfrutarse en tierra pero se pueden fraccionar por razones de continuidad del trabajo.

b. Salud y Seguridad Laboral

En el ámbito de la seguridad laboral los empleadores tienen obligaciones especiales, que están detalladas en el artículo 204 de la LFT, a saber:

- Otorgar alojamientos cómodos e higiénicos en el buque, y en tierra cuando el buque sea llevado a puerto extranjero para reparaciones y sus condiciones no permitan la permanencia a bordo. La misma obligación rige en puerto nacional cuando no sea éste el lugar donde se embarcó el trabajador;
- Dar alimentación sana, abundante y nutritiva para los trabajadores de buques dedicados al servicio de altura y cabotaje y de dragado;
- Pagar los costos de la situación de fondos a los familiares de los trabajadores, cuando el buque se encuentre en el extranjero;
- Llevar a bordo el personal y material de curación que establezcan las leyes y disposiciones sobre comunicaciones por agua;
- Informar a la Capitanía del Puerto que corresponda, dentro de las 24 horas de haber sido declarado a libre plática, de los accidentes de trabajo ocurridos a bordo. Si el puerto es extranjero la información se entregará al Cónsul mexicano.

c. Portugal

Este país cuenta con un régimen jurídico especial para el trabajo de mar, referido al desempeñado a bordo de las embarcaciones de pesca (*Lei Nº 15/97 Regime juridico do contrato individual de trabalho a bordo das embarcações de pesca*¹⁹) y otro para el personal de la marina mercante de comercio, *Decreto Lei Nº 74/73 Regime Jurídico do Contrato Individual de Trabalho do Pessoal da Marinha de Comércio*²⁰.

Respecto a éste último, el preámbulo del decreto ley dispone que estas normas especiales se dictan por las particulares condiciones de trabajo de estos trabajadores, que hacen necesario que cuenten con regulación especial. Las materias reguladas son, entre otras, la definición de contrato de trabajo, el tipo de trabajo, la cédula marítima, la forma de reclutamiento, el embarque de tripulantes, los derechos y deberes de las partes y la formación profesional.

En particular, respecto a la jornada diaria de trabajo, se establece un máximo de 8 horas diarias y de 48 horas semanales, ya sea navegando o en puerto. En los buques costeros de un peso bruto inferior a 500 toneladas la duración de la jornada podrá ser de 24 horas en 2 días consecutivos, aunque no podrá exceder las 48 horas semanales en 4 semanas consecutivas²¹.

Estas jornadas pueden ser prestadas en servicios ininterrumpidos o servicios intermitentes, los que no pueden comenzar antes de las 05:00 horas o terminar después de las 22:00 horas. Ambas situaciones deben ser reguladas por convenio de trabajo colectivo.

¹⁹ Disponible en: <http://bcn.cl/10rel> (Diciembre, 2014).

²⁰ Disponible en: <http://bcn.cl/10rem> (Diciembre, 2014).

²¹ Artículo 30 Decreto Ley Nº 74/73.

El trabajo extraordinario también tiene una regulación particular, entendiéndose por tal el realizado por sobre la jornada máxima diaria o semanal, el prestado en servicios intermitentes entre las 22:00 y las 0:00 horas y el que se realiza en días de descanso. Estas horas deben ser canceladas de acuerdo a lo acordado por convenio colectivo del sector²².

Se excluye de pago extraordinario el trabajo ordenado por el comandante por temas de seguridad de la carga o del personal debido a fuerza mayor registrada en el libro de registro; asistencia a otros buques, aviones o personas en peligro; ejercicios de salvamento; lucha contra incendios, entre otras²³.

El trabajo ininterrumpido en el puerto destinado a la seguridad y mantenimiento del buque da derecho a un tiempo de descanso del doble del trabajo realizado a bordo. En el caso de no poder ser otorgado en forma inmediata debe serlo en el puerto de origen, agregado al feriado o cancelado en dinero.

Respecto al descanso semanal y el feriado, se dispone que los días domingos y feriados legales sean de descanso. Para estos efectos, el descanso en el mar es aquél que el trabajador está libre de todo servicio, y encontrándose en puerto aquél que el trabajador puede permanecer en tierra o a bordo, a su propia voluntad²⁴. El trabajo efectuado en día de descanso o feriado da derecho a un día libre y, si éste no puede ser tomado inmediatamente, debe ser otorgado al final del viaje en el puerto de origen o agregarlo al feriado anual²⁵.

Sobre el feriado anual, a estos trabajadores les corresponden 24 o 36 días corridos y para la tripulación de buques petroleros o butaneros los períodos mínimo son de 32 o 48 días. La época debe ser establecida de común acuerdo entre armador y trabajador, y falta de ello le corresponde al armador debiendo otorgarse entre el 31 de octubre y el 30 de abril, en el puerto de origen o el de contratación, salvo acuerdo de las partes.

b. Salud y Seguridad Laboral

En esta materia el régimen de especial para el personal de la marina mercante dispone normas relativas a condiciones de vida a bordo, alimentación, asistencia médica y medicamentos²⁶.

Se dispone la regla general que el trabajo a bordo deba ser organizado, en condiciones de disciplina, seguridad y salud. Además, se señala que la alimentación debe ser proporcionada por el armador, en lugar habilitado para ello o en el camarote, cuando por motivos personales se justifique o así lo autorice el comandante. Si se trata de embarcaciones de navegación costera, nacional o internacional, el tripulante al que no se otorgue comida tiene derecho a recibir en dinero las dietas que se acuerden.

Respecto a la asistencia médica, se dispone que son obligaciones del armador los costos derivados de un accidente de trabajo o enfermedad que sufra el tripulante. En caso de invalidez y jubilación, el armador debe otorgar los subsidios marítimos complementarios a los dados por la seguridad social y compañías de seguro.

²² Artículo 32, Decreto Ley N° 74/73.

²³ Artículo 33, Decreto Ley N° 74/73.

²⁴ Artículo 45, Decreto Ley N° 74/73.

²⁵ Artículo 46, Decreto Ley N° 74/73.

²⁶ Artículo 40 y sgtes, Decreto Ley N° 74/73 Regime Jurídico do Contrato Individual de Trabalho do Pessoal da Marinha de Comércio.

d. Alemania

La nueva Ley del Trabajo Marítimo (*Seearbeitsgesetz*)²⁷ regula las condiciones de trabajo y de vida de los marinos mercantes en naves alemanas. Como marinos mercantes califican todas las personas que trabajan a bordo de una nave, independientemente de quien los haya contratado.

El párrafo 32 establece el deber de quedarse a bordo de la nave durante todo el tiempo del viaje, salvo si el capitán le otorga permiso para salir. En todo caso, el capitán debe permitirlo en el tiempo libre del marino mercante (en el puerto), siempre y cuando su ausencia no perjudique el buen funcionamiento de la nave o la seguridad.

La jornada y el descanso están regulados en los párrafos 42 y siguientes, distinguiéndose entre trabajo en el puerto y trabajo en alta mar.

En alta mar, se aplican las siguientes reglas:

- Jornada de 8 horas, con excepción de los turnos de vigilancia. Las horas de trabajo deben prestarse entre las 06:00 y las 18:00 horas.
- Sistema de tres turnos de vigilancia diarios. Durante las horas de vigilancia, sólo se pueden efectuar trabajos que son indispensables para la seguridad de la nave.

Por su parte, el horario de trabajo en el puerto es el siguiente:

- De lunes a viernes, como regla general, se debe trabajar un máximo de 8 horas, y el sábado un máximo de 5 horas, siendo las horas de trabajo de 06:00 y 18:00 horas, de lunes a viernes, y de 06:00 a 13:00 horas los sábados.
- Los fines de semana y días festivos, así como fuera de las horas de trabajo, sólo se permiten trabajos de vigilancia, así como trabajos urgentes e indispensables.

El capitán tiene el derecho de extender el horario de trabajo en casos de emergencia, en los que la seguridad de la nave, de las personas o de la carga este en peligro.

El tiempo de trabajo máximo es de 14 horas dentro de 24 horas, y de 72 horas dentro de 7 días.

Además, se señala que los días trabajados en días domingo y festivo en alta mar, se debe compensar con un día libre durante la semana.

La Ley citada permite que los convenios colectivos modifiquen los horarios de trabajo y de descanso, dentro de ciertos límites.

Respecto al feriado, a los tripulantes tienen el derecho de tomar 30 días de vacaciones por año.

b. Seguridad social y laboral

Los párrafos 99 y siguientes regulan la seguridad social y laboral de los tripulantes.

El naviero está obligado a asegurar la seguridad laboral de la tripulación, y en particular evitar peligros para la vida, la salud, y la moral. Así, tienen derecho de recibir atención médica inmediata, a costo del naviero, en caso de enfermedad o accidentes. El naviero tiene que asegurar que la nave cuente con la infraestructura medica necesaria (salas, equipamiento medico, remedios).

²⁷ Ley disponible en: <http://bcn.cl/1orfb> (Diciembre, 2014).

La Ley establece además una Comisión para la infraestructura médica en naves de alta mar, dentro del Ministerio de Tránsito, Construcción y Planificación. Esta comisión tiene el deber de informarse continuamente sobre el desarrollo de los equipos médicos y de dar recomendaciones sobre la infraestructura médica adecuada para naves.

Las naves con más de cinco tripulantes tienen que establecer una comisión y un encargado de seguridad.

La Asociación de Marineros tiene el derecho de controlar las condiciones de vida y laborales en la nave.

e. Bélgica

Las condiciones de trabajo de los marinos están reguladas por ley y por contratos colectivos. Existe una variedad de convenios colectivos, para distintos tipos de marinos, y sobre distintos temas. En este informe, se analiza como ejemplo, sin incluir todos los supuestos, el Convenio Colectivo del 5 de mayo de 1997, declarado obligatorio por Decreto Real, para marinos subalternos inscritos en el registro belga de marinos de la marina mercante, ocupados por una compañía de Luxemburgo (“convenio colectivo”)²⁸.

Según el artículo 7 del convenio colectivo, se aplica la regla de los tres cuartos, significando que el día se divide en tres turnos laborales.

El horario de trabajo en alta mar es de lunes a sábado y de 8 horas, a prestar entre las 06:00 y las 22:00 horas, el sábado entre las 06:00 y las 18:00 horas. En el puerto, las 8 horas también se pueden prestar entre las 07:00 y las 19:00 horas. Para ciertas categorías de marinos, los contratos de trabajo individuales pueden estipular otro horario de trabajo.

Para los domingos y días festivos, se aplican las siguientes reglas: se pueden exigir los trabajos necesarios para la seguridad y el buen funcionamiento de la nave²⁹, y los que superen las 8 horas deben ser compensando con una remuneración adicional.

En el puerto se prestan turnos de vigilancia de un máximo de 12 horas, durante las que solamente se pueden efectuar trabajos indispensables para la seguridad y el buen funcionamiento de la nave. Los turnos de trabajo normal seguidos de turnos de vigilancia (o viceversa) no pueden acumular más de 16 horas dentro de 24 horas. Los turnos de vigilancia de noche deben ser compensados con horas libres, los de día con un suplemento de salario.

Todas las horas trabajadas fuera de los horarios establecidos cuentan como horas suplementarias y deben ser compensadas con un 150% del salario. Salvo horas de trabajo de emergencia y impuestas por fuerza mayor (por ejemplo en relación con la seguridad de la nave, su tripulación y su carga, con desastres naturales, etc.) o por disposición de convenio colectivo que señale una remuneración especial para ciertos tipos de trabajos (especialmente duros, riesgosos o sucios).

Durante la duración de su contrato, el marino tiene derecho a 11,9 días libres de compensación. Estos deben tomarse al final de cada viaje/contrato. Asimismo, para cada 30 días de servicio a

²⁸ Disponible en: <http://bcn.cl/1orfs> (Diciembre, 2014).

²⁹ Los trabajos que pueden ser exigidos durante estos días dependen de la situación de la nave (si está en alta mar o en el puerto, llegando o partiendo, con o sin sistema de turno, etc.).

bordo de una nave, el marino tiene derecho a 5.7 días de vacaciones. Los días de vacaciones deben tomarse y solo se pueden compensar con una indemnización financiera en casos excepcionales.

b. Seguridad social y laboral

La Ley del 3 de junio de 2007, título VI³⁰, que regula el contrato de trabajo del marino, dispone que el naviero tiene la obligación de pagar el tratamiento de enfermedades y accidentes producidos durante el viaje en alta mar, salvo en caso de negligencia grave de parte del tripulante. Además, aun en caso de incapacidad de trabajo, el tripulante tiene el derecho a recibir su sueldo mientras que se encuentre en la nave.

Según el contrato colectivo mencionado anteriormente³¹, cada nave debe establecer un Comité de seguridad y de higiene, para controlar y supervisar la seguridad e higiene a bordo.

En cuanto a la seguridad social, los marinos belgas gozan de un régimen especial. La Caja de Seguridad y de Previsión a favor de los Marineros (*Caisse de Secours et de Prévoyance en faveur des Marins*) es responsable para la recaudación y la redistribución de las cotizaciones de seguridad social de los marinos, y actúa como seguro de salud e invalidez³². Asimismo, administra el seguro de desempleo y brinda servicios a los marinos indigentes. La Caja es una institución pública de seguridad social, administrada de manera paritaria.

³⁰ Ley disponible en: <http://bcn.cl/1orif> (Diciembre, 2014).

³¹ Disponible en: <http://bcn.cl/1orih> (Diciembre, 2014).

³² Más información disponible en: <http://bcn.cl/1orii> (Diciembre, 2014).