



Normativa y regulación nacional e internacional en materia laboral para los trabajadores portuarios y gente de mar

Autor

Irina Aguayo Ormeño.
Email: iaguayo@bcn.cl
Tel.: (56) 2270 1774
(32) 226 3193

Nº SUP:138277

Resumen

El presente documento se ha elaborado de acuerdo a lo solicitado por el requirente. En él se revisa la norma nacional atinente a los trabajadores portuarios y gente de mar.

Al respecto, se observa que en los últimos años se ha adecuando el Código del Trabajo a las nuevas normas laborales que se han discutido, promulgado y publicado. De la observación de las adecuaciones ocurridas en los últimos años a la legislación nacional en materia de trabajadores portuarios, se encuentra la Ley Nº 21.376 de octubre de 2021 que adecua el Código del Trabajo al Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT, generándose modificaciones al Código del Trabajo, principalmente en relación a las horas de descanso que aumentan de 8 horas a 10 horas. Posteriormente, en abril del año 2023, se publica la Ley Nº 21.561 que modifica el Código del Trabajo con el objeto de reducir la jornada laboral. Esta ley introduce una modificación al art. 109 del Código del Trabajo estableciendo que las 48 horas se ~~se~~ calculará de forma proporcional por los días en que la nave esté fondeada en puerto+y agrega un inciso nuevo que establece que el exceso de las cuarenta horas se pagará siempre con el recargo establecido en el artículo 32 del Código del Trabajo.

En cuanto a la norma internacional, con la publicación de la Ley Nº 21.376 en 2019, Chile cumple con la totalidad del régimen normativo internacional de la Organización Marítimo Internacional (OMI) en sus cuatro pilares, ya que previo a la publicación de esta ley, mantenía una suerte de ~~deuda~~ deuda en lo que respecta a las horas de descanso de los trabajadores portuario y gente de mar, que se viene a alinear con la norma internacional al publicarse la Ley Nº 21.376 por lo que las jornadas de descanso quedan en conformidad de lo establecido en el MLC, 2006.

Introducción

De acuerdo a lo solicitado, se revisaron las normas nacionales establecidas en el DFL 1 del 16 de enero del 2003 (Código del Trabajo) respecto de la regulación a la contratación de trabajadores portuarios y gente de mar, revisando en particular la Ley N° 21.376 de octubre de 2021 que adecua el Código del Trabajo al Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT y la Ley N° 21.561 de la reducción de la jornada laboral de abril del 2023. Se revisó asimismo, la discusión dada en la Comisión Especial Investigadora de las actuaciones de los órganos de la Administración del Estado en relación con la aplicación, evaluación e impacto de la Ley N° 19.542, que moderniza el sector portuario estatal y por último, también se revisó la Ley N° 19.542 que moderniza el sector portuario estatal.

Por otra parte, se revisaron las normas y convenios internacionales ratificados por Chile; entre estos se cuenta el Convenio 180 que fue retirado por la OIT en junio del 2021, el Convenio Laboral Marítimo (MLC, 2006) de la OIT de la Organización Marítima Internacional (OMI) correspondiente a uno de los cuatro pilares fundamentales del régimen normativo internacional garante de un transporte marítimo de calidad.

I. Normativa laboral nacional respecto a trabajadores portuarios

Las 10 empresas portuarias estatales se crean a partir de la Ley N° 19.542 que moderniza el sector portuario estatal de diciembre 1997. Respecto del personal, esta ley estipula que sus trabajadores se regirán exclusivamente por el Código del Trabajo y por sus normas complementarias y por las que establece esta ley.

Al respecto, el Código del Trabajo ha sido recientemente modificado luego de la promulgación y aprobación de la Ley N° 21.376 que adecúa el Código del Trabajo al Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) de 2021.

En lo referente a los trabajadores portuarios, el Código del Trabajo establece para los contratos especiales de los trabajadores embarcados o gente de mar y de los trabajadores portuarios eventuales que la jornada semanal será de 56 horas distribuidas en 8 horas diarias (Art. 106 del Código del Trabajo), no obstante, se explicita que siempre se deberán respetar los descansos mínimos establecidos en el artículo 116 del Código del Trabajo.

Es justamente la Ley N° 21.376 la que reemplaza el art. 116 quedando en el Código del Trabajo con la modificación del año 2021 donde se establece que el descanso mínimo no podrá ser inferior a 10 horas dentro de cada periodo de 24 horas, agregando que 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, ocho

horas ininterrumpidas, y el intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso no podrá exceder de catorce horas.+

Como una forma de dar contexto a lo establecido por la Ley N° 21.376 (que correspondió al Boletín N° 13907-13) se debe indicar que esta fue discutida en las Comisiones de Trabajo de la Cámara y del Senado. Durante su tramitación fueron recibidos, entre otras instituciones, al Sindicato Inter-empresas de Oficiales de Marina Mercante (SI.MAR); a la Asociación Gremial de Armadores de Transporte Marítimo, Fluvial, Lacustre y Turístico Sur Austral de Chile (ARMASUR); a la Federación Nacional de Sindicato de oficiales de Naves mercantes y Especiales de Chile (FENASIOMECHI); a la CPT REMOLCADORES; a la Federación Nacional de Sindicatos Marítimos y Gente de Mar (FESIMAR), y a la Sra. Claudia Donaire, además de representantes del Ejecutivo.

En tanto, en la discusión dada en la Comisión Especial Investigadora de las actuaciones de los órganos de la Administración del Estado en relación con la aplicación, evaluación e impacto de la ley N°19.542, que moderniza el sector portuario estatal, se recibieron . en mayo de 2019 . a las Empresas Portuarias de Iquique, Empresa Portuaria de Talcahuano, Empresa Portuaria de San Antonio, Empresa Portuaria de Antofagasta y Empresa Portuaria de Valparaíso, al Presidente Trabajadores Portuarios de Valparaíso, al Secretario Comunal Unión Portuaria BíoBío, a la Federación Nacional de Trabajadores Portuarios (FENATRAPORCHI); a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), del Ministerio de Obras Públicas y al Sistema de Empresas (SEP), además de la Cámara Aduanera y del Servicio Nacional de Aduanas y de representantes del Ejecutivo.

Por último, se encuentra la Ley N° 21.561 que modifica el Código del Trabajo con el objeto de reducir la jornada laboral, promulgada y publicada en abril del 2023. Al respecto esta ley introduce una modificación al art. 109 del Código del Trabajo¹ (art. 1 numeral 18 de la Ley N° 21.561) estableciendo que las 48 horas se ~~se~~ calculará de forma proporcional por los días en que la nave esté fondeada en puerto". Si bien, el Código del Trabajo aún no recoge las modificaciones establecidas en la Ley N° 21.561, la nota N° 3 al DFL 1 señala que ~~la~~ modificación introducida por la ley 21561, publicada el 26.04.2023, a la jornada de trabajo [õ], se implementará de forma gradual, reduciéndose de cuarenta y cinco horas semanales a cuarenta y cuatro horas al primer año; cuarenta y dos horas al tercer año y cuarenta horas al quinto año, contados desde la publicación de la ley en el Diario Oficial.+ Además, agrega un inciso que establece que el exceso de las cuarenta horas se pagará siempre con el recargo establecido en el artículo 32 del Código del Trabajo². (Ley N° 21.561).

¹ Si bien la Ley N° 21.561 fue promulgada y publicada en abril de este año, el DFL 1 que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Código del Trabajo no ha incorporado a la fecha las modificaciones establecidas en el primer cuerpo legal citado, estando en proceso dichas incorporaciones.

² DFL N°1. Párrafo 2 Horas extraordinarias. Art. 32: ~~Las~~ horas extraordinarias sólo podrán pactarse para atender necesidades o situaciones temporales de la empresa. Dichos pactos deberán constar por escrito y tener una vigencia transitoria no superior a tres meses, pudiendo renovarse por acuerdo de las partes.

No obstante la falta de pacto escrito, se considerarán extraordinarias las que se trabajen en exceso de la jornada pactada, con conocimiento del empleador.

Se debe recordar que - de acuerdo a lo establecido en los artículos transitorios - la Ley Nº 21.561 entrará en vigor un año después de publicada en el Diario Oficial. Adicionalmente, se establece que la regulación relativa a las horas de trabajo contenidas en el artículo 1º de la Ley Nº 21.561 - en particular aquella dispuesta en el inciso 2º del art. 109 del Código del Trabajo - comenzará a regir de manera diferida en el tiempo. (Ley Nº 21.561).

II. Normativa Internacional: Convenios ratificados por Chile

Entre las normas internacionales que ha suscrito y ratificado Chile en relación al trabajo marítimo portuario se encuentra el Convenio 180 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, no obstante, este instrumento - de acuerdo a lo que publica la OIT en su página web - fue retirado por decisión de la Conferencia Internacional del Trabajo en su 109 reunión del 19 de junio de 2021 (OIT, 2021).

En febrero de 2019, Chile ratificó el Convenio Laboral Marítimo (MLC, 2006) de la OIT que establece las condiciones mínimas de trabajo y de vida para todos los trabajadores de barcos, además de garantizar condiciones de competencia leal para los armadores. Este convenio es conocido como la Carta de derechos de los marineros ya que - tal como expresara la Asociación Nacional de Armadores de Chile (ANA) - fija un piso mínimo de condiciones laborales para toda la gente de mar embarcada, oficiales y tripulantes+ (Mundo Marítimo, 2019).

De acuerdo a la OIT, el MLC, 2006 corresponde al cuarto pilar+ del régimen normativo internacional garante de un transporte marítimo de calidad y para complementar los convenios fundamentales de la Organización Marítima Internacional (OMI), que tratan de la seguridad y protección de los buques y de la protección del medio ambiente marino.+ (OIT, MLC, 2006). El trámite legislativo de este Convenio se inició a finales de 2017 y luego de su aprobación por el Congreso Nacional, el gobierno - hizo el depósito del documento ante la OIT el 22 de febrero de 2018+ (Mundo Marítimo, 2019), entrando en vigor un año después, esto es en febrero de 2019.

Los otros tres convenios que conforman - junto al Convenio Laboral Marítimo (MLC, 2006) - los pilares fundamentales del derecho marítimo internacional son el SOLAS, MARPOL y el STCW, todos los cuales ya habían sido ratificados por Chile. (Mundo Marítimo, 2019), solo quedaba pendiente la norma respecto de la jornada de descanso del MLC, 2006.

Las horas extraordinarias se pagarán con un recargo del cincuenta por ciento sobre el sueldo convenido para la jornada ordinaria y deberán liquidarse y pagarse conjuntamente con las remuneraciones ordinarias del respectivo período. En caso de que no exista sueldo convenido, o éste sea inferior al ingreso mínimo mensual que determina la ley, éste constituirá la base de cálculo para el respectivo recargo.

No serán horas extraordinarias las trabajadas en compensación de un permiso, siempre que dicha compensación haya sido solicitada por escrito por el trabajador y autorizada por el empleador.+

El Convenio MLC, 2006 establece que el número mínimo de horas de descanso no será inferior a 10 horas por cada período de 24 horas, y 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. (pág. 36, MLC, 2006).

En Chile, hasta antes de entrada en vigor de la Ley N° 21.376, la jornada de descanso para la gente de mar era de 8 horas en un día calendario, separable en dos tramos, en un periodo de 24 horas (pág. 11. Boletín 13907-13 que adecua el Código del Trabajo al Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la Organización Internacional del Trabajo); con la entrada en vigor de la Ley N° 21.376 que modifica el Código del Trabajo, las jornadas de descanso quedan en conformidad de lo establecido en el MLC, 2006.

Tal como expresó la Asociación Nacional de Armadores en la Comisión de Trabajo y Seguridad Social de la Cámara de Diputados en presentación del día 12 de enero de 2021 cuando fueron invitados a exponer en relación al PL que adecua el Código del Trabajo al Convenio sobre el Trabajo Marítimo (Boletín N° 13907-13) y que posteriormente se convirtió en ley, ambos convenios [STCW y MLC] son fiscalizados por las [o] 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. (Asociación Nacional de Armadores, 2021).

Referencias

- Asociación Nacional de Armadores, 2021. Presentación ante la Comisión de Trabajo de la Cámara de Diputados. Proyecto de ley que adecúa el código del trabajo al convenio Laboral Marítimo de la OIT+ Enero, 2021. Disponible en: https://www.camara.cl/verDoc.aspx?prmID=217660&prmTipo=DOCUMENTO_COMISION (Mayo, 2023).
- Boletín 13907-13 que adecua el Código del Trabajo al Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la Organización Internacional del Trabajo. Disponible en: <https://www.senado.cl/appsenado/templates/tramitacion/index.php?> (Mayo, 2023).
- Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT. (MLC, 2006). Disponible en: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_090302.pdf (Mayo, 2023).
- DFL 1 que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Código del Trabajo, publicado en enero de 2003. Disponible en: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=207436&idParte=8511848> (Mayo, 2023).
- Ley N° 19.542 que moderniza el sector portuario estatal. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones de diciembre de 1997. Disponible en: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=82866> (Mayo, 2023).
- Ley N° 21.376 adecúa el Código del Trabajo al Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la Organización Internacional del Trabajo de octubre del 2021. Disponible en: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1165824&idParte=&idVersion=2022-04-01> (Mayo, 2023).
- Ley N° 21.561 que modifica el Código del Trabajo con el objeto de reducir la jornada laboral, promulgada y publicada en abril del 2023. Disponible en: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1191554&tipoVersion=0> (Mayo, 2023).
- Mundo Marítimo, 2019. Comienza a regir en Chile el Convenio Laboral Marítimo de la OIT. Disponible en: <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/desde-hoy-comienza-a-regir-en-chile-el-convenio-laboral-maritimo-de-la-oit> (Mayo, 2023).
- Organización Internacional del Trabajo (OIT, 2021). Retiro del Convenio 180. Disponible en: <https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/r/normlex/files/static/v92Y/decisions/C180.pdf> (Mayo, 2023).
- Organización Internacional del Trabajo (OIT, 2022). Aplicación de las normas internacionales del trabajo, 2022. Conferencia internacional del trabajo 110 reunión 2022. Disponible en: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_836655.pdf (Mayo, 2023).
- Organización Internacional del Trabajo (OIT. MLC, 2006). MLC, 2006 ¿Qué es y qué hace? Disponible en: <https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/what-it-does/lang--es/index.htm> (Mayo, 2023).

Disclaimer

Asesoría Técnica Parlamentaria, está enfocada en apoyar preferentemente el trabajo de las Comisiones Legislativas de ambas Cámaras, con especial atención al seguimiento de los proyectos de ley. Con lo cual se pretende contribuir a la certeza legislativa y a disminuir la brecha de disponibilidad de información y análisis entre Legislativo y Ejecutivo.



Creative Commons Atribución 3.0
(CC BY 3.0 CL)