

**CONFERENCIA HEMISFERICA PARA LA RATIFICACIÓN Y RÁPIDA IMPLEMENTACIÓN DEL CONVENIO DE TRABAJO MARITIMO OIT, 2006.
CHILE**

1.- Datos básicos de marinos y buques:

Buques que enarbolan la bandera de su país:

- Comúnmente realizan viajes internacionales: 18 buques - 334,945 toneladas
 - No comúnmente realizan viajes internacionales; 245 buques – 664,436 TDW
- Total: 979,381 toneladas

Marinos nacionales y extranjeros que trabajan en buques nacionales que comúnmente enrolados en viajes internacionales: 380 marinos

No comúnmente enrolados en viajes internacionales : 1.793 marinos

Oficiales: 794

Tripulantes: 1.099

Marinos nacionales que trabajan en buques de bandera extranjera : No informado

2. Estructuras administrativas relacionadas a la inspección de buques (con referencia, en particular, a condiciones de trabajo marítimo) incluyendo:

- Autorización (si es que existe) de Sociedades de Clasificación de buque/Organizaciones Reconocidas (ORs) para inspecciones del Estado de bandera:
- Participación en inspecciones de control del Estado de puerto: No, ya que no se ha ratificado el C. 147.
- Regulación de contratación y colocación de marinos: No, las agencias de personal no están reguladas

3. Asuntos Marítimos y trabajo marítimo relacionado a las Convenciones internacionales ratificado Chile y leyes y regulaciones nacionales correspondientes o acuerdos de negociación colectiva u otras medidas o prácticas

Convenciones de OIT

- * C 07 - “La edad mínima” (trabajo marítimo). 1920 – Ratificado en 1935
- * C 08 - “Las indemnizaciones de desempleo” (naufragio).1920 – Ratificado en 1935
- * C 09 - “La colocación de la Gente de Mar”. 1920 – Ratificado en 1935
- * C 15 - “La edad mínima” (pañoleros y fogoneros).1921 – Ratificado en 1935
- * C 16 - “El examen médico de los menores” (trabajo marítimo).1921 – Ratificado en 1935
- * C 22 - “El contrato de enrolamiento de la Gente de Mar”. 1926 – Ratificado en 1935
- * C 32 - “Protección de los cargadores” 1932 – Ratificado en 1935
- * C 87 - “La libertad sindical y la protección del derecho de de muelle contra los accidentes” (revisado). Sindicalización”. 1948 – Ratificado en 1999
- * C 98 - “La aplicación de los principios del derecho de sindicalización y de negociación colectiva”. 1949 – Ratificado en 1999
- * C 138 “El bienestar de la Gente de Mar”. 1970 – Ratificado en 1999

Leyes nacionales que implementen los requerimientos de la Convención.

Legislación en el sector marítimo:

- * Código del Trabajo: Artículos 96 al 132
- * D. S. 26/1987 Ministerio de Trabajo y Previsión Social “Reglamento de trabajo a bordo gente de mar”
- * D.S. 31/1999 Ministerio de Defensa “Reglamento para fijar dotaciones mínimas de seguridad de naves”
- * D.S. 90/1999 Ministerio de Defensa “Reglamento sobre formación, titulación y carrera profesional del personal embarcado”
- * Legislación aplicable al sector marítimo
- * Ley 16.744, de Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales.
- * Decreto Ley 3.500 de 1980, que establece el Régimen Provisional.
- * Decreto Supremo 594, del MINSAL, “Condiciones de Higiene y Seguridad en el Trabajo.
- * Ley 19.728, que establece el Seguro Obligatorio de Cesantía

- * D.F.L. 150 de 1981, de Ministerio del Trabajo y Previsión Social, que establece prestaciones familiares
- * Código del Trabajo, normas comunes.

Convenciones de OMI

Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para Marineros (STCW), 1978 con enmiendas.

Fecha de Ratificación: 01.02.1999

- Legislación nacional principal que implemente la Convención:

D.S. 90 del Ministerio de Defensa, Sub Secretaría de Marina, del 15 de Junio del 1999.

Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, (SOLAS), 1974 y enmiendas

Fecha de Ratificación: 28.03.1980

- Legislación nacional principal que implemente la Convención:

D.S. Nº 328, del Ministerio de Relaciones Exteriores, del 11 de junio de 1980.

A) Artículos (Artículos I al VII)

B) Título 1

(i) Edad Mínima: Norma laboral permite trabajo de menores 16 años, pero las normas de titulación lo descartan completamente, ya que exigen edad mínima de 18 años para obtener Título o Permiso de Embarco.

(ii) Certificados Médicos: El contenido de los certificados satisface el MLC no así su vigencia que en lo medular es mayor a la que se exige en el Convenio, por aplicación artículo 6 del D.S. 90, en relación con artículo 62. Este es un tema que amerita ajustes en la regulación nacional, por parte de la autoridad marítima.

(iii) Instrucción y requisitos:

(iv) Contratación y Colocación: Chile no cuenta con un servicio de contratación y colocación público, y no tiene regulación para los servicios de colocación y contratación privados. Ciertamente es un tema que requerirá regulación y fiscalización para descartar la existencia de servicios privados que pudieren estarse prestando sin sujeción a la norma. En cuanto a la definición de generar un servicio de carácter público, es una discusión abierta al sector.

C) Título 2

i) Acuerdos de empleo de gente de mar: Las menciones del contrato de embarco contenidas en el artículo 103 del Código del Trabajo, no satisfacen el Convenio. (debiera incluirse vacaciones, prestaciones de protección de salud y seguridad social, derecho de repatriación, entre otros). En general, la bastedad de las menciones hacen más operativos los convenios colectivos para efectos de la constancia de las condiciones estipuladas para el embarco. En cuanto a la terminación anticipada del acuerdo de empleo, la legislación común establece un estándar superior a lo que plantea el MLC.

ii) Salarios: En este tema se requiere una modificación al artículo 128 del Código del Trabajo, ya que permite pago por períodos mayores a 30 días (contratos firmados por viajes redondos, y en caso de tripulantes en contratos por tiempo determinado, se puede pactar una periodicidad superior).

iii) Horas de trabajo y descanso: La regla nacional es menos favorable en lo que respecta a la garantía de un descanso mínimo diario, que el MLC fija en 10 por cada período de 24 horas, y el artículo 116 del Código del Trabajo fija en 8 horas continuas dentro de cada día calendario. Conforme lo anterior, pese a existir una regulación del tiempo de trabajo que fija una jornada semanal de 56 horas distribuida en 8 horas diarias, lo que satisface el MLC, la posibilidad de pacto ilimitado de horas extras representa un problema sustantivo para adecuarse al estándar definido en este Convenio.

iv) Derecho a vacaciones: La norma nacional es la común que establece una proporción de 1,25 por mes de empleo, lo que unido al cómputo del feriado de lunes a viernes, puede definir una proporción mayor cercana a 1,75 por mes de empleo, pero no suficiente para llegar al 2,5 que establece el MLC. La práctica nacional es superior al mínimo legal por lo que esta modificación del estándar pudiere ser no tan traumática.

v) Repatriación: La repatriación no está regulada legalmente, por lo que representa un problema a resolver previo a la ratificación del MLC.

vi) Indemnización de la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio: Este aspecto está suficientemente regulado tanto en la legislación laboral como en la legislación civil. En general, se adecua al estándar del MLC. (artículo 123 Código del Trabajo)

vii) Niveles de dotación: La legislación nacional entrega a la autoridad marítima la fijación de la dotación mínima de seguridad y la cabida máxima de un buque, pero ciertamente debe analizarse a la luz del MLC si es suficiente dicha regulación para las condiciones operativas y además de considera adecuadamente el factor relacionado con los descansos del personal a bordo.

viii) Progresión profesional y desarrollo de las aptitudes y oportunidades de empleo de la gente de mar: Este es una obligación que el estado chileno puede cumplir a través de los instrumentos del Servicio de Capacitación y Empleo. En general, las necesidades de titulación para un sector específico pueden determinar la adopción de una política de promoción de la empleabilidad de la gente de mar.

D) Título 3

i) Alojamiento y servicios de esparcimiento: El estándar nacional no está distante de los estándares fijados en el MLC, pero sin lugar a dudas existe una realidad heterogénea que demanda un pormenorizado levantamiento de la situación.

ii) Alimentación y servicio de fonda: En general se cumple un estándar similar, pero se requieren adecuaciones menores

E) Título 4

i) Atención médica a bordo de buques y en tierra: En general se cumple un estándar similar, pero se requieren adecuaciones.

ii) Responsabilidad del armador: Chile exige estándar inferior al MLC en algunos aspectos, pero no excluye que éstos sean superados en convenios colectivos, la existencia de seguros y en general suplementos a los mínimos establecidos en la ley laboral. Este tema no se ve particularmente difícil de abordar.

iii) Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes: La legislación nacional estructura la prevención de riesgos a partir del deber del empleador de adoptar las medidas tendientes a proteger eficazmente la vida y salud de sus trabajadores, manteniendo las condiciones de higiene y seguridad en las faenas, como también los implementos necesarios para prevenir accidentes y enfermedades profesionales. El estado actúa como regulador de los procedimientos y sistemas con los cuales se da cumplimiento a esa obligación, y como fiscalizador de los mismos. Concretamente, a través de la Ley 16.774 o Ley de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales, Decreto Supremo 574 o Reglamento sobre Condiciones Sanitarias y Ambientales Básicas en los Lugares de Trabajo y el Decreto Supremo Nº 26 del Ministerio de Trabajo y Previsión Social de 1987 o Reglamento de Trabajo a Bordo de Naves Mercantes.

iv) Acceso a instalaciones de bienestar en tierra: No han existido instalaciones permanentes públicas para estos fines. En cuanto a la necesidad de ellas, sean públicas o privadas, es un situación a validar.

v) Seguridad Social: La protección de la gente de mar en el sistema de seguridad social chileno contempla los nueve temas que establece la norma del MLC. Una evaluación cuantitativa y cualitativa de su efectividad y cobertura real para el sector debiera informar la decisión de qué

ramas se privilegiarían en caso de ratificación del MLC, y en cuales otras se adoptarán medidas tendientes a mejorar su estándar.

F) Título 5

i) Responsabilidades del estado del pabellón:

ii) Responsabilidades del estado de puerto:

iii) Responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra: La autoridad marítima cuenta con atribución y deber de controlar los embarcos. En general, el cumplimiento de las exigencias de materia de licencias y otros requisitos operacionales, tanto en lo concerniente a la regulación legal y reglamentaria como a los procedimientos, se ajusta al MLC

La regulación nacional entrega diversas atribuciones a la autoridad marítima, a la autoridad laboral y a la autoridad de salud, en razón de lo cual deberá coordinarse el rol que le corresponderá a cada una estas instituciones en el otorgamiento de tales certificaciones. Lo mismo acontece con las fiscalizaciones o inspecciones, deberá coordinarse un trabajo en conjunto en estas materias.