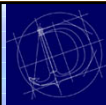


CONFERENCIA HEMISFERICA  
PARA LA RATIFICACIÓN Y RÁPIDA  
IMPLEMENTACIÓN DEL CONVENIO  
MARITIMO OIT, 2006.

**CHILE**

BRIDGETOWN, BARBADOS, septiembre 2009



## 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**

No comúnmente enrolados en viajes internacionales : **1.793**

Oficiales: **794**

Tripulantes: **1.099**

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

3



## Estructuras administrativas relacionadas a la inspección de buques, en particular, y condiciones de trabajo marítimo:

- Autorización de Sociedades de Clasificación de buque : **NO**
- Organizaciones Reconocidas para inspecciones del Estado de bandera: **NO (no se permite)**
- Participación en inspecciones de control del Estado de puerto: **AUTORIDAD MARITIMA** (ámbito competencia, no en temas laborales)
- Regulación de contratación y colocación de marinos: **NO**

4



## Marinos a quienes se les ha entregado certificados de formación de marino (STCW)

Oficiales:

Entregados: **10.998**

Controlados: **4.705**

Tripulantes:

Entregados: **44.836**

Controlados: **11.644**

5

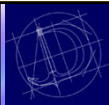
	N°	CONVENIOS OIT RATIFICADOS CHILE	Año Convenio	Año Ratif.
1	7	"La edad mínima" (trabajo marítimo).	1920	1935
2	8	"Las indemnizaciones de desempleo" (naufragio).	1920	1935
3	9	"La colocación de la Gente de Mar".	1920	1935
4	15	"La edad mínima" (pañoleros y fogoneros).	1921	1935
5	16	"El examen médico de los menores" (trabajo marítimo).	1921	1935
6	22	"El contrato de enrolamiento de la Gente de Mar".	1926	1935
7	32	"Protección de los cargadores	1932	1935
8	87	"La libertad sindical y la protección del derecho de de muelle contra los accidentes" (revisado). sindicalización".	1948	1999
9	98	"La aplicación de los principios del derecho de sindicalización y de negociación colectiva".	1949	1999
10	138	"El bienestar de la Gente de Mar".	1970	1999



## Legislación General aplicable al 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 Defensa "Reglamento para fijar dotaciones mínimas de seguridad de naves"
- D. S. 90/1999 Ministerio Defensa "Reglamento sobre formación, titulación y carrera profesional del personal embarcado"

7



## Legislación General aplicable al Sector Marítimo

- Ley 16.744, de Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales
- Decreto Ley 3.500 de 1980, que establece el Régimen Previsional
- 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.

8



## Legislación General aplicable al Sector Marítimo

NORMAS QUE FIJAN ATRIBUCIONES A ORGANISMOS REGULADORES Y FISCALIZADORES QUE PUEDEN INTERVENIR EN EL SECTOR :

- D.F.L. 2 de 1967, del Ministerio del Trabajo, Organiza Funciones de la Dirección del Trabajo.
- Ley Orgánica de la Dirección del Territorio Marítimo y Marina Mercante
- Ley de Navegación, Decreto Ley 2.222 de 1978

9



## Convenciones 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. N° 328, del Ministerio de Relaciones Exteriores, del 11 de junio de 1980.**

10



## Edad Mínima

Norma MLC: 16 años, prohibición trabajo nocturno y aquellos que puedan resultar peligrosos para salud y seguridad, a menores de 18 años. Excepción en caso de formación de tripulantes.

Situación Nacional : 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. (Artículo 37 D.S. 90)

11



## Certificado Médico.

### Certificado médico válido :

- Aptitud física para trabajar a bordo.
- Expedido por médico calificado e independiente.
- Derecho a someterse a un nuevo examen con otro profesional, en caso de a la gente de mar se le deniegue un certificado.

### **Vigencia :**

Período máximo de 2 años, salvo marinos menores de 18 años, en cuyo caso el período máximo de validez será de 1 año, y de percepción de colores válidos 6 años máximo.

12



## Certificado Médico.

### Situación Regulación y Práctica Nacional:

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.

13



## Contratación y Colocación.

- No se obliga a mantener un servicio público de contratación y colocación, pero si existe, el estado debe asegurarse que proteja y promueva los derechos en el empleo de la gente de mar.
- No deberá alentarse la proliferación de estos servicios privados, pero si se permite que existan se debe resguardar que operen en conformidad con un sistema normalizado de certificación u otra forma de reglamentación.
- Se permite también el servicio de contratación y colocación que una organización de la gente de mar pueda mantener a partir de un convenio con uno o más armadores.

14



## Contratación y Colocación.

### Situación regulación y práctica nacional :

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.

15



## Acuerdos de Empleo de la Gente de Mar.

- Se regula el Acuerdo de empleo o contrato de embarco, su contenido, resguardando derechos del marino a discutir y conocer sus términos, la obligación del armador de entregar copia al marino, y dar acceso a dicho documento al capitán y a las autoridades competentes, así como la obligación del armador de dar a conocer la relación de su servicio a bordo. El MLC establece además las menciones de ese acuerdo.
- Cuando el acuerdo de empleo de la gente de mar esté total o parcialmente recogido en un convenio colectivo, deberá disponerse de un ejemplar de dicho convenio a bordo. (En inglés si realizan viajes internacionales. )

16



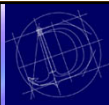
## Acuerdos de Empleo de la Gente de Mar.

### Situación regulación y práctica nacional :

Las menciones del contrato de embarco contenidas en el artículo 103 del Código del Trabajo, no satisfacen el Convenio. (deberá adecuarse el Código del Trabajo, para 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.

17



## Salarios

**Período de pago de remuneraciones : no mayor a 30 días.**

**Obligación de entregar al marineró cuenta de pago de remuneración.**

**Facilitar medios para que el marineró pueda hacer llegar la totalidad o parte de la remuneración a su familia.**

### Situación regulación y práctica nacional :

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).

18

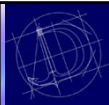


## Horas de Trabajo y descanso.

Es obligación de los estados es generar y mantener norma que reconozca derecho un número máximo de horas de trabajo y un número mínimo de descansos, por período de tiempo, sobre la base de una jornada laboral de ocho horas, con un día de descanso semanal y los días de descanso que correspondan a los días festivos oficiales, pudiendo permitirse procedimientos para autorizar o registrar un convenio colectivo que determine las horas normales de trabajo de la gente de mar sobre una base no menos favorable que la de la presente norma.

Al establecer las normas nacionales, los Miembros deberán tener en cuenta el peligro que representa la fatiga de la gente de mar.

19



## Horas de Trabajo y descanso.

Los límites para las horas de trabajo o de descanso :

- a) el número máximo de horas de trabajo no excederá de:  
14 horas por cada período de 24 horas, ni de  
72 horas por cada período de 7 días,
- b) el número mínimo de horas de descanso no será inferior a:  
10 horas por cada período de 24 horas, ni a  
77 horas por cada período de 7 días.

Las horas de descanso podrán agruparse en dos períodos como máximo, uno de los cuales deberá ser de al menos 6 horas continuas, y el intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso no excederá de 14 horas.

La autoridad no debiera tener facultad para autorizar excepciones a estas reglas.



## Horas de Trabajo y descanso.

### Situación Regulación y práctica nacional :

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.

La posibilidad de pacto ilimitado de horas extras representa un problema para adecuarse al Convenio, que debe resolverse adecuando la legislación en esa materia.

21



## Derecho a vacaciones.

**Obligación de vacaciones pagadas, calculadas sobre la base de un mínimo de 2,5 días civiles por mes de empleo.**

### Situación Regulación y práctica Nacional :

La norma nacional 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 de 1,75, inferior al 2,5 que establece el MLC, por lo que debe adecuarse la ley en esa materia. La práctica nacional es superior al mínimo legal por lo que esta modificación es viable.

22



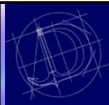
## Repatriación.

**Derecho a repatriación que debe garantizar el estado a la gente de mar que trabaje en buques de su pabellón. El estado cumple con fijar las normas de repatriación, dentro del marco que fija el MLC.**

### Situación Regulación y práctica nacional:

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

23



## Indemnización de la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio.

**Deben establecerse reglas que aseguren que, en caso de pérdida o de naufragio de un buque, el armador pague a cada uno de los marinos a bordo una indemnización por el desempleo resultante de la pérdida del buque o del naufragio, lo que deberá ser compatible con cualquier otro derecho que la gente de mar pueda tener por las pérdidas o lesiones debidas a la pérdida o naufragio del buque.**

Situación Regulación y práctica Nacional : 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)

24



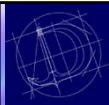
## Niveles de dotación.

**Los buques deben contar con dotación adecuada, número y calificación, para la seguridad del buque y de su personal, en todas las condiciones operativas, de conformidad con el documento sobre dotación mínima segura u equivalente expedido por la autoridad competente.**

### Situación Regulación y práctica Nacional:

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 si considera adecuadamente el factor relacionado con los descansos del personal a bordo.

25



## Progresión profesional y desarrollo de las aptitudes y oportunidades de empleo de la gente de mar.

**Obligación de definir políticas nacionales de progresión profesional, con el objetivo reforzar las competencias, calificaciones y oportunidades de empleo de la gente de mar.**

### Situación Regulación y práctica nacionales:

Este es una obligación que cumplimos a través de los instrumentos del Servicio de Capacitación y Empleo, en coordinación con la autoridad marítima, debe coordinarse la adopción de una política de promoción de la empleabilidad de la gente de mar.

26



## Alojamiento y servicios de esparcimiento.

Se debe exigir a los buques que todo espacio de alojamiento de la gente de mar, que trabaje o viva a bordo, sea seguro, decente y conforme el MLC.

### Situación Regulación y práctica nacionales:

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.

27



## Alimentación y servicio de fonda.

Se debe contar con una legislación u otras medidas que fijen normas mínimas respecto cantidad y calidad de los alimentos y el agua potable en el buque, servicio de fonda o de preparación de alimentos, en condiciones de higiene. Se exige que el cocinero tenga titulación como tal, y en buques con menos de 10 tripulantes, personal capacitado en manipulación de alimentos.

### Situación Regulación y práctica nacional:

En general se cumple un estándar similar, pero se requieren adecuaciones menores.

28



## Atención médica a bordo de buques y en tierra.

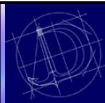
Acceso a las disposiciones generales sobre protección de la salud en el trabajo y a una atención médica comparable a la de los trabajadores en tierra.

Exigencia de botiquín, equipo médico y guía médica, regulado por la autoridad competente y bajo su inspección periódica; un marino formado en primeros auxilios; y que los buques en alta mar puedan efectuar consultas médicas por radio o por satélite.

### Situación Regulación y práctica nacional:

En general se cumple un estándar similar, pero se requieren adecuaciones mínimas.

29



## Responsabilidad del Armador.

Protección de la salud y de la atención médica de toda la gente de mar que preste servicio a bordo de buques.

Sufragar los gastos por enfermedades o accidentes de la gente de mar ocurridos en el trabajo o a consecuencia de él.

Asegurar el pago de una indemnización en caso de muerte o discapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de un accidente del trabajo, una enfermedad o un riesgo profesionales, de conformidad con lo dispuesto en la legislación nacional.

Pagar gastos de tratamiento y recuperación e indemnizaciones por tiempo sin trabajar, no pudiendo ser inferior a 16 semanas, contado a partir del día del accidente o del comienzo de la enfermedad.

30



## Responsabilidad del Armador.

### Situación Regulación y práctica nacional:

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 adecuar en la legislación nacional, para ajustarse al MLC.

31



## Protección de la salud y prevención de accidentes.

Políticas y programas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de buques : evaluación de los riesgos y la formación e instrucción de la gente de mar, en las que se especifiquen las obligaciones de los armadores.

Notificación a la autoridad de los accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales, debiendo generarse registros y estadísticas de éstos.

32



## Protección de la salud y prevención de accidentes.

### Situación Regulación y práctica nacional:

El empleador debe adoptar medidas para proteger eficazmente la vida y salud de sus trabajadores, las condiciones de higiene y seguridad en las faenas, y proporcionar implementos necesarios para prevenir accidentes y enfermedades profesionales.

El estado regula y fiscaliza, a través de la Ley 16.774 de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales, DS. 574 o Reglamento sobre Condiciones Sanitarias y Ambientales Básicas en los Lugares de Trabajo y el Decreto Supremo N° 26 o Reglamento de Trabajo a Bordo de Naves Mercantes.

33



## Acceso a instalaciones de bienestar en tierra.

Se debe promover su existencia, y de existir garantizar el acceso no discriminatorio de la gente de mar a ellos.

### Situación Regulación y práctica nacional:

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.

34

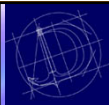


## Seguridad Social.

Temas para lograr progresivamente una cobertura completa en materia de seguridad social : la atención médica, las prestaciones de enfermedad, las prestaciones de desempleo, las prestaciones de vejez, las prestaciones por lesiones profesionales, las prestaciones familiares, las prestaciones de maternidad, las prestaciones de invalidez, y las prestaciones de supervivencia.

A la ratificación, ha de proporcionarse a lo menos tres de esos nueve temas.

35



## Seguridad Social.

### Situación Regulación y práctica nacional:

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 adoptarían medidas tendientes a mejorar su estándar existente.

36



## Certificado Marítimo y Declaración de Conformidad Laboral Marítima.

**Certificado de trabajo marítimo.** Lo extiende la autoridad competente al buque por un período no superior a cinco años.

Si se realiza una sola inspección intermedia durante los cinco años en que es válido, dicha inspección deberá efectuarse entre la segunda y tercera fechas de vencimiento anuales del certificado de trabajo marítimo. El certificado de trabajo marítimo será refrendado si los resultados de la inspección intermedia son satisfactorios.

37



## Certificado Marítimo y Declaración de Conformidad Laboral Marítima.

**Declaración de conformidad laboral marítima :** debe adjuntarse al certificado de trabajo marítimo y consta de dos partes:

- a) Listado de cuestiones que deberán inspeccionarse de conformidad al MLC, lo que debe definir la autoridad competente.
- b) Las medidas adoptadas para velar por el cumplimiento permanente de los requisitos nacionales durante los períodos comprendidos entre las inspecciones, de cargo del armador.

38



## Certificado Marítimo y Declaración de Conformidad Laboral Marítima.

**Registro.** Los resultados de todas las inspecciones u otras verificaciones ulteriores deberán asentarse en un registro.

El buque deberá llevar y exponer en un lugar visible un certificado de trabajo marítimo y una declaración de conformidad laboral marítima válidos y actualizados, con una traducción al inglés, que deberán estar a disposición de la gente de mar, de los inspectores del Estado del pabellón, de los funcionarios habilitados del Estado del puerto y de los representantes de los armadores y de la gente de mar una copia de dichos documentos.

39



## Certificado Marítimo y Declaración de Conformidad Laboral Marítima.

### Situación Regulación y práctica nacional:

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, para cuyos efectos Chile ya ha comprometido su decisión de capacitar a 2 Inspectores, uno del área laboral (DT) y uno de la autoridad marítima (Directemar).

40



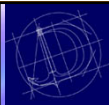
## Inspección y control de la Aplicación.

**Se debe mantener un sistema de inspección de las condiciones de la gente de mar a bordo de los buques. La autoridad competente deberá nombrar a un número suficiente de inspectores calificados para cumplir tales responsabilidades.**

### Situación Regulación y práctica nacional:

Como se ha expresado, el desafío del MLC en cuanto a la inspección y Control de la Aplicación de su contenido obligatorio es una materia de coordinación de las distintas instituciones que ejercen como autoridad en el sector, que debieran propender a integrarse en sus funciones fiscalizadoras.

41



## Inspección y control de la Aplicación.

**Se debe asegurar que existan procedimientos apropiados de tramitación de quejas a bordo. No obstante, la gente de mar tendrá en todos los casos derecho a presentar sus quejas directamente al capitán y, de ser necesario, a las autoridades competentes ajenas al buque.**

### Situación regulación y práctica nacional:

Los procedimientos existentes deben ser fortalecidos para satisfacer el estándar del MLC. No es un tema de difícil abordamiento, pero demandan regulación previa a la ratificación.

42



## Inspección y control de la Aplicación.

De detectarse en una inspección que los documentos requeridos son falsos, hay motivos graves para creer que las condiciones de trabajo y de vida a bordo no se ajustan al MLC u otros similares, podrá llevarse a cabo una inspección más detallada a fin de verificar cuáles son las condiciones de trabajo y de vida a bordo del buque.

### Situación regulación y práctica nacional:

Este aspecto del convenio también debe ser abordado por las distintas entidades fiscalizadoras, en base a una labor coordinada o integrada.

43



## Procedimientos de tramitación de quejas en tierra.

Se establecen normas mínimas para la tramitación de las quejas en tierra. Se deberá procurar que la queja se solucionen a bordo del buque.

### Situación regulación y práctica nacional:

Los procedimientos existentes deben ser fortalecidos para satisfacer el estándar del MLC. No es un tema de difícil abordamiento.

44



## Responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra.

Se debe controlar el cumplimiento del MLC en cuanto a la contratación y colocación de la gente de mediante un sistema de inspección y control y procedimientos judiciales por infracciones en materia de licencias y otros requisitos operacionales.

### Situación regulación y práctica nacional :

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.

45



## La Ratificación de Chile Trabajo por hacer

### Materias que conciernen a la DGTMM:

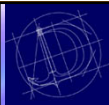
- Certificado médico (exención en casos urgentes, Norma A1.2 punto 8).
- Niveles de dotación (considerar cocinero, horas de trabajo, descanso, fatiga) (Regla 2.7).
- Progreso y desarrollo profesional (Regla 2.8).
- Construcción Naval (Regla 3.1: Alojamiento y servicios de esparcimiento).
- Formación de cocineros (Regla 3.2: Alimentación y servicios de fonda).
- PSC y Estado Abanderamiento, Certificados e inspecciones. (Título 5).
- Investigación de Siniestros Marítimos (Regla 5.1.6.)<sup>46</sup>



## La Ratificación de Chile Trabajo por hacer

### Coordinación entre DGTMM y MINSAL:

- Título 4 : Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social.
  - Atención Médica a bordo de buques (Regla 4.1) (Actualizar Reglamento de Sanidad a bordo de naves mercantes).
    - Médico a bordo (100 o más personas a bordo, viajes internacionales, de más de 3 días).
  - Protección de la salud, seguridad y prevención de accidentes (Regla 4.3).
    - Investigación accidentes del trabajo.
    - Adecuación normas de seguridad y salud en el trabajo.
    - Adecuación normas de prevención de accidentes. <sup>47</sup>



## La Ratificación de Chile Trabajo por hacer

### Coordinación entre DGTMM y MINTRAB:

- Responsabilidades del Estado del Pabellón (Regla 5.1).
  - Organizaciones reconocidas para inspeccionar y certificar.
  - Entrenamiento a inspectores Estado del Pabellón.
  - Certificado de Trabajo Marítimo y Declaración de Conformidad Laboral Marítima.
  - Regulación Tramitación de quejas a bordo.
  - Investigación de siniestros marítimos.
- Responsabilidad del Estado Rector del Puerto. (Regla 5.2).
  - Definición de responsabilidades (¿quién asume tareas?)
  - Entrenamiento Inspectores ERP. (inspectores laborales marítimos).
  - Regulación Tramitación de quejas en tierra.
- Regulación y control de la Contratación y colocación de la gente de mar. (Regla 5.3).  
En Chile no existe norma legal al respecto. Funcionan sin control.<sup>48</sup>



## La Ratificación de Chile Trabajo por hacer

### Coordinación entre DGTMM y MINTRAB:

- Convenio obliga a que los Estados de residencia de la Gente de Mar, no importando el pabellón en el que naveguen, tengan una legislación que les de acceso a la protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social, en iguales condiciones que a los dependientes nacionales.
- Actualmente los marinos chilenos que navegan en Banderas de Conveniencia, tienen acceso a los sistemas de seguridad y previsión sólo cotizando como trabajadores independientes, lo cual no les asegura los mismos beneficios que obtienen como cotizantes de un armador chileno.
- MINTRAB debería promover modificar normativa actual.



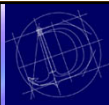
## Definiciones previas a ratificar

- **Regular** los servicios de contratación y colocación privada.
- **Adecuaciones** en materia de Salarios, Horas de Trabajo y Descanso, Vacaciones y Contratos de Embarco.
- **Adecuaciones** en materia de seguridad social y SST.
- **Regular** Repatriación.
- **Regular** Certificado de trabajo marítimo y declaración de conformidad laboral marítima.
- **Coordinación** Institucional para cumplir Convenio



## Posición de sectores y del Gobierno:

- Consulta a Armadores. La ratificación debiera materializarse sólo una vez que el MLC entre en vigor, esto es, cuando reúna ratificaciones necesarias de parte de otros estados miembros.
- Consulta a la Gente de Mar : Han manifestado su disponibilidad a la ratificación del MLC y la importancia de que Chile sea uno de los 30 Estados que le den vida.
- El Gobierno de Chile ha adoptado la definición de analizar el MLC, con la finalidad de dimensionar las medidas que debiera implementar para favorecer su ratificación.



**MUCHAS GRACIAS**