



Departamento Jurídico y Fiscalía
Unidad de Pronunciamientos,
Innovación y Estudios Laborales
K2342(636)2017 / S/K(1641) 2017
K8777(2057)2016

DICTAMEN N°: 1805, 011

ACTUACIÓN:

Reconsidera parcialmente la doctrina contenida en dictámenes N°s.5163/83 de 22.12.2014 y 3009/44 de 17.06.2015.

MATERIA:

Personal Embarcado. Turnos de capitán y jefe de máquinas.

RESUMEN:

No existe impedimento legal para que el capitán de la nave y el jefe de máquinas cumplan turno de guardias de mar en la medida que así lo hayan acordado las partes, en conformidad a lo dispuesto en el artículo 1° del Decreto Supremo N° 26 de 1987, del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, "Reglamento de Trabajo a Bordo en Naves de la Marina Mercante Nacional", sin perjuicio de lo que, en el ámbito de su competencia, pueda establecer la Autoridad Marítima respectiva.

Reconsiderase parcialmente la doctrina contenida en los dictámenes N°s.5163/83 de 22.12.2014 y 3009/44 de 17.06.2015.

ANTECEDENTES:

- 1) Instrucciones de 15.04.2020, de Jefa Unidad de Pronunciamientos, Innovación y Estudios Laborales
- 2) Pase N° 237, de 12.03.2020 de Asesor Dirección del Trabajo.
- 3) Instrucciones de 05.08.2019, de Jefe Departamento Jurídico y Fiscal, Dirección del Trabajo.
- 4) Reasignación de 25.06.2019, de Jefa Unidad de Pronunciamientos, Innovación y Estudios Laborales.
- 5) Pase N°348 de 01.08.2017, de Jefe Departamento Inspección.
- 6) Pase N°298 de 22.03.17, de Jefe Gabinete Director del Trabajo.
- 7) Presentación de 16.03.2017, de Sr. Luis Acuña Saavedra, Presidente Sindicato Interempresa Oficiales Marina Mercante "Austral" de la Décima y Undécima Región SIOMMA.

8) Pase N°360 de 02.09.2016, de Jefe Departamento Inspección.

9) Ord. N° 831 de 23.08.2016, de Director Regional del Trabajo de Los Lagos.

FUENTES:

1) Código del Trabajo Artículos 96, 106, 108, 113, 114 y 116.

2) D.S. N° 26 Reglamento de Trabajo a Bordo en Naves de la Marina Mercante Nacional, Artículos 1, 9, 10 inciso tercero y 12.

SANTIAGO,

08 JUN 2020

DE: DIRECTORA DEL TRABAJO (S)

**A: SR. LUIS ACUÑA SAAVEDRA,
PRESIDENTE SINDICATO INTEREMPRESA OFICIALES MARINA
MERCANTE "AUSTRAL" DE LA DÉCIMA Y UNDÉCIMA REGIÓN -
SIOMMA.
VOLCÁN MICHIMAVIDA CONDOMINIO PALERMO CASA 4
PUERTO MONTT**

Mediante presentación de antecedente 9), y en representación del Sindicato Interempresa Oficiales Marina Mercante "Austral" de la X y XI Región, Siomma, ha solicitado la reconsideración de la doctrina contenida, en Ords.N°5163/83 de 22.12.2014 y N°3009/044 de 17.06.2015, en cuanto establece que el capitán de la nave y el jefe de máquinas se encuentran liberados de realizar turnos de guardia.

Fundamenta su solicitud en que, a su juicio, no existe prohibición legal alguna para que los dependientes aludidos realicen dichos turnos, agregando que las multas aplicadas por este Servicio por tal causa han sido dejadas sin efecto por los tribunales de justicia. Acompaña fallos que respaldan su argumentación.

Al respecto cumpla con informar a Ud. que las normas que rigen a estos trabajadores se encuentran contenidas en el Párrafo 1° del Capítulo III, Título II del Libro I, del Código del Trabajo, denominado "*Del contrato de embarco de los oficiales y tripulantes de las Naves de la Marina Mercante Nacional*"; en los artículos 47 y siguientes del Decreto Ley 2.222 "*Ley de Navegación*", de 31 de mayo de 1978 y en el Decreto Supremo N° 26, de 23 de febrero de 1987 "*Reglamento de Trabajo a Bordo en Naves de la Marina Mercante Nacional*" del Ministerio del Trabajo y Previsión Social".

Cabe hacer presente que de acuerdo a lo establecido por la doctrina institucional que se contiene específicamente en dictamen N° 626/43 de 05.02.1997, las disposiciones especiales contenidas en el referido párrafo, no solo resultan aplicables a quienes desempeñan el cargo de oficial o tripulante de la

marina mercante nacional, sino también a todos aquellos que prestan servicios en naves especiales, tales como barcos pesqueros, remolcadores, dragas, barcos científicos o de recreo o en artefactos navales.

Aclarado lo anterior, es preciso indicar que el artículo 96 del Código del Trabajo define el concepto de personal embarcado o gente de mar en los términos siguientes:

“Se entiende por personal embarcado o gente de mar el que, mediando contrato de embarco, ejerce profesiones, oficios u ocupaciones a bordo de naves o artefactos navales.”.

Cabe destacar que en materia de jornada de trabajo y descansos, la gente de mar se rige por la normativa especial contenida en los artículos 106 al 116 del Código del Trabajo.

La primera de dichas disposiciones establece una jornada de 56 horas semanales distribuidas en 8 horas diarias, estando las partes facultadas para pactar la realización de jornada extraordinaria, sin sujeción al tope máximo de dos horas por día que establece el artículo 31, inciso 1°, del mismo Código.

Debe advertirse que la jornada de trabajo regulada en el artículo 106 del mencionado cuerpo legal, no es aplicable al capitán o a quien lo remplace, siendo sus funciones, conforme el artículo 108 del Código del Trabajo, de labor continua y sostenida mientras permanezca a bordo. Tampoco es aplicable al ingeniero jefe, al comisario, al médico, al telegrafista u otro que se desempeñe como jefe de un departamento o servicio.

Por su parte, el artículo 116 del mismo Código establece un descanso diario mínimo de 8 horas continuas dentro de cada día calendario, aplicable a todos los miembros de la dotación.

En cuanto al personal que compone la dotación de la nave, el inciso 1° del artículo 2 del Decreto Supremo N° 26, de 1987 del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, “Reglamento de Trabajo a Bordo de las Naves de la Marina Mercante Nacional”, dispone:

“La dotación de una nave de la Marina Mercante se compone del Capitán, Oficiales y Tripulantes. El Capitán es el jefe superior de la nave, a cuyo mando y cargo está confiado su gobierno, funcionamiento y seguridad, en los términos que establece el Título V del Libro I del Código del Trabajo y la Ley de Navegación.”

A su vez, el artículo 9° del citado reglamento, dispone que para la distribución de la jornada de trabajo y los turnos que debe cumplir la dotación de la nave, el servicio de a bordo se divide en servicio o guardia de mar y en servicio o guardia de puerto.

A su turno, el artículo 10 inciso tercero del citado decreto supremo, previene:

“Los Oficiales y Tripulantes Guardieros de Cubierta y de Máquinas cubren sus turnos de guardia y no deben efectuar durante ellos labores ajenas a la mantención del servicio, salvo por los cambios de equipos necesarios e impostergables para la operación normal de la nave”.

Por último, el artículo 12 del mismo cuerpo reglamentario, prescribe:

“Las reglas del servicio de puerto podrán aplicarse cada vez que la nave permanezca más de 24 horas en rada abrigada o puerto de escala o en los casos en que la nave pase la noche o parte de la noche en el puerto de matrícula o en el puerto de término de línea o de retorno habitual del viaje. Para el servicio de puerto, toda la dotación se agrupará por categorías para realizar la jornada de trabajo, exceptuando el personal de vigilancia nocturna y el que tenga a su cargo los servicios que exijan un funcionamiento permanente (calderas, frigoríficos, dínamos, servicios de pasajeros etc.) que se desempeñará en turnos o equipos de día y de noche sin interrupción. Los trabajadores que se encuentren cumpliendo turnos de guardia de puerto estarán a disposición del empleador durante 24 horas debiendo permanecer a bordo de la nave”.

Una normativa similar se contiene en los artículos 113 y 114 del Código del Trabajo.

Efectuadas las precisiones anteriores, cabe señalar a Ud. que el dictamen N°5163/83 de 22.12.2014, antes anotado, en su punto 4) precisó: *“El capitán y el ingeniero jefe se encuentran liberados por la función que cumplen de efectuar turnos de guardia de mar”*, doctrina cuya reconsideración fue denegada mediante dictamen N°3009/044 de 17.06.2015., aclarando este último que el pronunciamiento impugnado no excluye a los capitanes y jefes de máquina de efectuar las señaladas guardias, sino que solo precisa cómo deben realizarlas.

A mayor abundamiento el aludido pronunciamiento agrega: *“...la guardia que realizan los capitanes, jefes de máquinas, oficiales y el resto de los miembros de la tripulación, no es un derecho sino una obligación laboral...”*

En concordancia con lo anterior, es indispensable considerar lo dispuesto por el artículo 1° del ya citado D.S. N° 26, que prescribe: *“El presente reglamento tiene por objeto regular el trabajo a bordo de naves de la Marina Mercante Nacional, para cuyo efecto clasifica a la dotación de la nave y sin perjuicio de lo que convengan las partes, describe las funciones que a cada cargo corresponden”.*

De la norma reglamentaria citada, se infiere que las partes de la relación laboral cuentan con la libertad de celebrar acuerdos que no contravengan la normativa vigente, por lo que no corresponde establecer prohibiciones que la ley no contempla expresamente. En este sentido, la doctrina contenida en el dictamen N°1980/83 del 11.05.2004, resuelve: *“La tripulación de la nave se encuentra obligada a desempeñar las labores para las cuales fue contratada, entre ellas las adicionales de carga y descarga de la nave a los centros de cultivo o de un buque a otro cuando éstas se realizan en rada abrigada, aguas interiores o insulares, si así se hubiere acordado.”*

De lo expuesto en los acápites precedentes se desprende que, no obstante, las funciones que corresponden a cada cargo de acuerdo con lo establecido en el Reglamento de Trabajo a Bordo antes citado, las partes podrían convenir otras funciones anexas a las allí señaladas, como podría ser el caso de la realización de

turnos de trabajo por parte de los capitanes y jefes de máquinas en tanto así lo acordaran.

Es indispensable considerar, además, que el Decreto Ley N° 2222, de 1978 establece que dentro de las obligaciones de los capitanes y oficiales de la Marina Mercante está la de cautelar la seguridad de la nave, agregando que desde que aquellos suscriben el contrato de embarco forman parte de su dotación con las consiguientes obligaciones de su grado, cargo y especialidad y los servicios de guardia en puerto y navegación, quedando sujetos a las mismas como oficiales de la dotación.

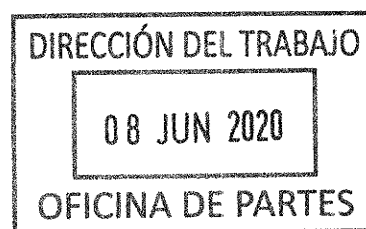
De esta suerte, armonizando lo dispuesto en los párrafos que anteceden, no cabe sino concluir que no existe impedimento legal para que el capitán y el jefe de máquinas cumplan turno de guardias de mar en la medida que así lo hayan acordado en forma expresa conforme a lo dispuesto en el artículo 1° del D.S. N°26, "Reglamento de Trabajo a Bordo en Naves de la Marina Mercante Nacional".

La conclusión anterior se encuentra en armonía con la jurisprudencia judicial sustentada en diversos fallos por las Cortes de Apelaciones de Puerto Montt y Punta Arenas, los cuales han resuelto que los capitanes y guardias de máquinas no tienen prohibición legal de efectuar los turnos de guardia de que se trata.

En consecuencia, a la luz de las normas legales, reglamentarias, jurisprudencia administrativa citadas y consideraciones formuladas, cúmpleme informar a Ud. que no existe impedimento legal para que el capitán de la nave y el jefe de máquinas cumplan turno de guardias de mar en la medida que así lo hayan acordado en forma expresa, sin perjuicio de lo que pueda establecer la Autoridad Marítima respectiva, en el ámbito de su competencia. Reconsidera parcialmente en el sentido indicado la doctrina contenida en los dictámenes N°s 5163/83 de 22.12.2014 y 3009/44 de 17.06.2015,

Saluda atentamente a Ud.,


CAMILA JORDÁN LAPOSTOL
DIRECTORA DEL TRABAJO (S)




SMS/LBP/MOP

Distribución

Jurídico

Destinatario

Departamentos y Oficinas del Nivel Central

Subdirectora

XVI Regiones

Inspecciones Provinciales y Comunes

Sr. Ministra del Trabajo y Previsión Social

Sr. Subsecretario del Trabajo