

**UNIVERSIDAD DE CHILE.**  
Facultad de Derecho.  
Departamento de Derecho del Trabajo y Seguridad Social.

# **ANÁLISIS DEL CONTRATO DE LOS TRABAJADORES EMBARCADOS O GENTE DE MAR Y LEGISLACIÓN COMPARADA.**

Memoria para optar al grado de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales.

**MAURICIO ANDRES GARCÍA CUELLO.**

Profesor Guía: Ricardo Juri Sabag.

**Santiago, Chile. 2004**



..	1
<b>INTRODUCCIÓN. . .</b>	<b>3</b>
<b>CAPITULO I. LOS CONTRATOS ESPECIALES EN MATERIA LABORAL. . .</b>	<b>5</b>
<b>DE LOS CONTRATOS ESPECIALES EN GENERAL. . .</b>	<b>5</b>
<b>CONCEPTOS. . .</b>	<b>7</b>
<b>Contrato de Aprendizaje. . .</b>	<b>7</b>
<b>Contrato de Trabajadores Agrícolas. . .</b>	<b>8</b>
<b>Contrato de Trabajadores Embarcados o Gente de Mar. . .</b>	<b>10</b>
<b>Contrato de Trabajadores Portuarios Eventuales. . .</b>	<b>10</b>
<b>Contrato de Trabajadores de Casa Particular. . .</b>	<b>11</b>
<b>CAPÍTULO II. EVOLUCIÓN HISTORICA DE LA NORMATIVA QUE REGULA A LOS TRABAJADORES EMBARCADOS. . .</b>	<b>13</b>
<b>DE LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA NACIONAL. . .</b>	<b>13</b>
<b>1.1. Período Colonial. . .</b>	<b>13</b>
<b>1.2. Período Post-Colonial. . .</b>	<b>15</b>
<b>DEL TRABAJADOR EMBARCADO EN EL CÓDIGO DE COMERCIO. . .</b>	<b>16</b>
<b>DEL TRABAJADOR EMBARCADO EN LA LEGISLACIÓN LABORAL. . .</b>	<b>19</b>
<b>3.1. Código del Trabajo de 1931. . .</b>	<b>19</b>
<b>3.2. Decreto Ley N° 2.200 de 1978. . .</b>	<b>22</b>
<b>3.3. Reformas de Ley N° 18.011 y Ley N° 18.032. . .</b>	<b>24</b>
<b>3.4. Código del Trabajo de 1987. . .</b>	<b>27</b>
<b>CAPÍTULO III. LEGISLACIÓN LABORAL VIGENTE DEL CONTRATO INDIVIDUAL DEL TRABAJADOR EMBARCADO O GENTE DE MAR. . .</b>	<b>29</b>
<b>GENERALIDADES. . .</b>	<b>29</b>
<b>1.1. De los Sujetos de la Navegación. . .</b>	<b>30</b>
<b>1.2. Naves y Artefactos Navales. . .</b>	<b>33</b>
<b>1.3. Libros de Navegación. . .</b>	<b>35</b>
<b>1.4. Ámbito de Aplicación de este Contrato Especial. . .</b>	<b>35</b>

<b>CONTRATACIÓN DE LA GENTE DE MAR. . .</b>	<b>36</b>
2.1. Antecedentes Previos. . .	36
2.2. Tipos de Contratos. . .	38
<b>CONTRATO DE EMBARCO. . .</b>	<b>39</b>
3.1. Introducción. . .	39
3.2. Definición. . .	40
3.3. Características. . .	41
3.4. Requisitos. . .	42
3.5. Cláusulas. . .	43
3.6. La Autoridad Marítima. . .	45
<b>CONTRATO DE TRABAJO DEL PERSONAL EMBARCADO O GENTE DE MAR. . .</b>	<b>46</b>
4.1. Partes. . .	46
4.2. De la Jornada Laboral. . .	49
4.3. De Las Horas Extraordinarias. . .	51
4.4. De la Asistencia, Descansos y Hora de Comida. . .	53
4.5. De las Remuneraciones. . .	55
4.6. De la Salud del Trabajador. . .	58
4.7. Del Término de la Relación Laboral. . .	59
<b>CAPITULO IV. LEGISLACIÓN COMPARADA. . .</b>	<b>63</b>
<b>IDEAS GENERALES. . .</b>	<b>63</b>
<b>DEL CONTRATO DE EMBARCO EN LAS DISTINTAS LEGISLACIONES. . .</b>	<b>64</b>
2.1. España. . .	64
2.2. Argentina. . .	67
2.3. México. . .	69
2.4. Código Internacional de la Gente de Mar. . .	72
<b>CONCLUSIÓN. . .</b>	<b>77</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA. . .</b>	<b>79</b>
<b>ANEXOS. . .</b>	<b>81</b>
1. MODELO DE CONTRATO DE EMBARCO. . .	81

2. LEY DE NAVEGACIÓN DE CHILE. .	81
3. LEY FEDERAL DEL TRABAJO DE MÉXICO. .	112
4. LEY DE NAVEGACIÓN DE ARGENTINA. .	118



---

*A mi esposa Rosario, por su amor y paciencia incondicional. A mis padres, Jorge y Estela, por su eterno cariño y apoyo a toda prueba. A mis hermanos, Virginia y Rodrigo, por su permanente preocupación y oportunos consejos.*





# INTRODUCCIÓN.

La presente memoria tiene como objetivo principal el analizar uno de los contratos especiales de la legislación laboral de más amplio uso, no sólo en nuestro país, sino que en todo el mundo.

Además, veremos como es que la gente de mar se encuentra sujeto a dos contratos a la hora de establecer una relación laboral con su empleador, siendo estos, el contrato de trabajo propiamente tal y el contrato de embarco respectivo, lo que se traduce en la practica, en una “Dualidad Contractual”, la que analizaremos a fondo cuando entremos de lleno al estudio de este contrato especial laboral.

El punto de partida de este trabajo, será un breve análisis respecto de la ubicación en la que se encuentra en nuestra legislación laboral este contrato especial, señalando que es lo que se entiende por estos contratos y cuales y cuantos se encuentran regulados de una manera especifica por el Código del Trabajo.

Junto a lo anterior, se mencionarán el porqué ha primado el principio de la especialidad y las razones para que esto ocurriera. Además, el hecho de que la autoridad administrativa haya establecido la existencia de estos contratos en atención a la especial forma o lugar de realización de ciertas actividades que no están sujetas a las normas de carácter general, sin perjuicio que en lo no regulado por éstas disposiciones especiales, sean de aplicación las generales.

Posteriormente, nos encontraremos con los conceptos que existen de los variados contratos regulados por el Código del Trabajo, donde no sólo estarán las distintas

definiciones legales sino que también las de carácter doctrinario, siguiendo para este efecto, el mismo orden dado por el Código del Trabajo para el análisis de sus aspectos distintivos.

Las distintas etapas históricas que dentro del derecho laboral tuvo la regulación de este contrato especial, también será objeto de una reseña, ya que en este aspecto ha sufrido importantes variaciones desde que estalló, a principios del siglo pasado, la denominada cuestión social.

A continuación, destacaremos la evolución que ha tenido en nuestra legislación la normativa que regula a los trabajadores embarcados, partiendo por los períodos colonial y post-colonial donde se contempla la legislación española, donde más que la regulación laboral, destaca el derecho marítimo como referente para el tema.

Gran parte de las normas españolas, se vieron reflejadas en la legislación nacional en todo orden de materias. Un ejemplo de aquello, lo encontramos en la legislación marítima, la que fue recopilada una vez que fue dictado el Código de Comercio, el que se complementó con la Ley de Navegación de 1878.

El estudio de este cuerpo legal, en lo que compete al tema de este trabajo, se encuentran menciones a los trabajadores embarcados en lo relacionado con la dotación, todo lo cual llevó a que fuera contemplado en unos de los títulos de esta memoria.

La legislación laboral, en cuanto a lo relacionado con los trabajadores embarcados, también fue analizada a partir del Código del Trabajo de 1931, el cual gozó de gran estabilidad y fue uno de los cuerpos legales más completos, amén de la gran efervescencia social que se arrastraba desde antes de su dictación.

Después, son estudiados el Decreto Ley N° 2.200 y las posteriores leyes N° 18.011 y 18.032, que vinieron a reformar y complementar el mencionado decreto ley, el cual derogó gran parte del Código del Trabajo de 1931. Sin embargo, las normas de los trabajadores embarcados o gente de mar se mantuvieron, en su mayoría, inalterables pero con el alcance de las leyes que modificaron algunos de sus aspectos, a lo que se agrega su inclusión en el Código del Trabajo de 1987, todos aspectos que se encuentran en este trabajo.

En uno de los capítulos más importantes, el tercero, se estudió a fondo la actual legislación de estos trabajadores y en el cual se partió por lo más general, con los sujetos de la navegación, para después terminar con los aspectos más específicos normados por el Párrafo 1° del Capítulo III del Título II del Libro I del actual Código del Trabajo.

Finalmente, se incluye un capítulo en el que se consigna la regulación que existe en otros países de este contrato especial, donde también, y en virtud de las características propias de este trabajo, se encuentra regulada de manera especial la labor de la gente de mar. Junto a lo anterior, veremos el marco jurídico internacional de los trabajadores embarcados, consignados en las convenciones de la Organización Internacional del Trabajo, las que se encuentran reguladas, en su mayoría, en el Código Internacional de la Gente de Mar, siendo analizado en este capítulo final.

# CAPITULO I. LOS CONTRATOS ESPECIALES EN MATERIA LABORAL.

## DE LOS CONTRATOS ESPECIALES EN GENERAL.

La normativa jurídica laboral ha regulado los diversos aspectos del contrato individual de trabajo con el objeto de ser aplicado a la generalidad de las actividades productivas del país. Sin embargo, existen prestaciones laborales que dadas sus características propias e inimitables, no alcanzan a ser cubiertas por completo por las normas del contrato individual generando lo que se ha denominado contratos especiales del trabajo.

En el Código del Trabajo de 1931 se contemplaban contratos especiales que hoy no tienen vigencia debido a su evolución hacia el ámbito general de la legislación. Entre estos contratos figuraban el contrato a domicilio, contrato de enganche y el contrato de artistas, entre otros, los que fueron derogados por el Decreto Ley N° 2.200, que reemplazó los primeros títulos del libro I del Código del Trabajo de 1931, los que al desaparecer de nuestra legislación laboral comenzaron a regirse por las normas generales del contrato individual de trabajo.

Actualmente, el código laboral vigente desde 1994 ha dedicado a la materia de los contratos especiales el Título II del Libro I de su estructura, señalando en el primer

artículo con el que comienza este título, esto es, el artículo 77 que respecto de este tipo de trabajadores, sus contratos de trabajo deben preferentemente someterse a las normas de los artículos señalados a continuación. Los contratos especiales regulados son el de aprendizaje, el de los trabajadores agrícolas, el de los trabajadores embarcados o gente de mar, el de los trabajadores portuarios eventuales y el de los trabajadores de casa particular.

Estos contratos especiales señalados en el código laboral responden a la calidad de tal por distintas razones, como el lugar donde se prestarán los servicios, por estar sujetos a cambios estacionales, por su naturaleza jurídica específica o por la calidad que invierten los trabajadores <sup>1</sup>, tratando de tomar en cuenta estos factores que hacen primar las reglas especiales que se señalan en cada caso por sobre las generales que rigen todo contrato individual.

Respecto de la especialidad, esta puede ser causada por las características propias de la empresa, por la calidad del empleador y por el diferente ambiente de trabajo en que pueden tener lugar los servicios. <sup>2</sup>

Siguiendo con este punto es lógico el colegir que las normas que consagra el Título II del Libro I del código laboral vigente, priman por sobre la ordenanza general básica de dicho texto pero sólo en lo relativo a los contratos especiales que enuncia y desarrolla y a los trabajadores que se adscriben a dichas convenciones. Por tanto, de suscitarse un conflicto entre la regla laboral común y la especial, será esta última la que prevalecerá.

Al respecto, la Dirección del Trabajo ha señalado con relación a los contratos especiales lo siguiente: “La Ley laboral dispone que, por la naturaleza de los servicios que se presten, el contrato de trabajo de algunos trabajadores se someterá preferentemente a las normas particulares propias de la actividad que desarrollan, sin perjuicio de que en lo no regulado por estas normas se continúe aplicando las reglas generales del Código del Trabajo.” <sup>3</sup>

Sobre el contrato de los trabajadores embarcados o gente de mar, objeto de esta memoria, se puede señalar que es un contrato especial y específico, con reglas y características propias que deben primar por sobre las normas generales señaladas a propósito del contrato individual de trabajo, no obstante, en todo aquello que no se encuentre regulado por estas normas específicas se estará a lo dispuesto en las reglas generales, tal cual lo señala el artículo 77 del código y también sobre las antiguas disposiciones tales como las contenidas en el Código de Comercio y en la Ley de Navegación.

Por último, es necesario señalar que dado el continuo y persistente crecimiento que se experimenta en los diferentes sectores de la productividad y por ende del trabajo, se debe estar atento a las nuevas formas de prestación de servicios que no puedan ser

---

<sup>1</sup> Humeres Noguera, Hector. Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social. Editorial Jurídica de Chile. Santiago de Chile. 2000.

<sup>2</sup> Macchiavello Contreras, Guido. Derecho del Trabajo. Tomo I. Editorial Universitaria. Santiago de Chile. 1986.

<sup>3</sup> Dirección del Trabajo. Boletín Oficial N° 87. 1996.

encasilladas dentro de las normas generales del contrato individual y a las cuales se les deberá dar necesariamente una regulación individual junto a los demás contratos especiales del trabajo.

## CONCEPTOS.

El presente título tiene por objeto el dar algunas definiciones respecto de los distintos contratos especiales regulados actualmente en nuestra legislación laboral, desde un punto de vista no sólo legales sino también doctrinarios, dado que a través de este último se podría llegar a aportar elementos relevantes respecto de las distintas definiciones existentes.

En cada uno de estos conceptos, en especial su definición legal, nos encontraremos con sus características más relevantes, entendiendo el porqué el legislador les dio una normativa especial, además de la razón por la cual en este tipo de prestaciones reguladas no pueden ser aplicadas las reglas dadas para el contrato individual de trabajo, sino sólo de manera subsidiaria, es decir, en todo lo que no esté especialmente regulado por las normas que el legislador dio para este tipo de convenciones especiales.

Todo esto, desde un aspecto meramente introductorio respecto del tema de fondo, cual es el contrato de los trabajadores embarcados, objeto de esta memoria, pero que sin duda dará una visión general respecto de la regulación que tienen estos contratos en nuestro Código del Trabajo, en especial sus aspectos más distintivos.

Para estos efectos se tratarán los distintos contratos especiales siguiendo el orden dado por el actual Código del Trabajo en sus artículos 78 y siguientes. Se iniciará con el contrato de aprendizaje, siguiendo con el contrato de los trabajadores agrícolas, el contrato de trabajadores embarcados o gente de mar, el contrato de los trabajadores portuarios eventuales, finalizando con el contrato de los trabajadores de casa particular.

### Contrato de Aprendizaje.

---

En primer lugar hay que señalar que este contrato especial en nuestra legislación positiva era prácticamente desconocido, existiendo sólo de hecho y en pequeña escala, figurando por primera vez en el Decreto Ley N° 2.200. Al entrar en vigencia, ésta tuvo la intención de establecer una labor de aprendizaje más reglamentada, en especial su relación con las empresas, lo que en conjunto con las modificaciones de la Ley N° 18.018 le ha dado su actual carácter.

Las normas dadas por el código para el contrato de aprendizaje van desde el artículo 78 al artículo 86. La definición que dio el legislador para este tipo de contrato se encuentra en el artículo 78 señalando que el contrato de aprendizaje es la convención en virtud de la cual el empleador se obliga a impartir a un aprendiz, por sí o a través de un tercero, en un tiempo y en condiciones determinados, los conocimientos y habilidades de un oficio calificado, según un programa establecido, y el aprendiz a cumplirlo y trabajar

mediante una remuneración convenida.

El contrato de aprendizaje también es definido como un contrato de trabajo, de plazo determinado, por el que el empleador se obliga a adiestrar prácticamente y a pagar una retribución a su trabajo aprendiz, y, éste a desarrollar un trabajo subordinado en pago del adiestramiento y como título de la remuneración parcial que recibe.<sup>4</sup>

De este tipo de contrato se señala como de aquellos que se encuentran en la frontera que deslinda el contrato de trabajo y la capacitación ocupacional, debiendo contener a lo menos las estipulaciones del artículo 10 del Código del Trabajo.<sup>5</sup>

Esto es así, ya que el legislador señala un conjunto de normas que ha de regir este aprendizaje, que se traduce que esta convención especial sea a la vez un contrato de trabajo y un contrato para la capacitación.

En cuanto a la doctrina, esta describe al contrato de aprendizaje no como un contrato laboral en sentido estricto, sino más bien como una figura contractual atípica cuyo objeto es la instrucción, formación o capacitación ocupacional sin que tenga importancia en sí mismo el trabajo desarrollado por el aprendiz, pasando a ser su principal objetivo la preparación del trabajador para el desempeño en el futuro, ocupando un rol secundario el trabajo ejercido.

El aprendiz se liga en términos especiales, pues tiene un horario de aprendizaje y otro de actividad laboral, considerándose el tiempo necesario para que reciba fuera de la empresa instrucción sistemática. El período de aprendizaje es limitado, estando referido a la edad del aprendiz y a un programa con evaluaciones finales.

La causa esencial en este tipo de contratos es un intercambio de aprendizaje por trabajo, con elementos de trabajo-retribución siendo ésta una razón más para que el derecho laboral haya extendido su campo, amparándolo, pues se trata de una persona que comienza su vida como trabajador.

Finalmente, el hecho de que este contrato especial tenga un marco regulatorio en el Código del Trabajo, ha sido principalmente con el objeto de evitar una degeneración del contrato de aprendizaje hacia formas anómalas del contrato individual, sin sujeción a las reglas mínimas existentes para este tipo de convenciones.

## **Contrato de Trabajadores Agrícolas.**

---

El Código del Trabajo trata este tipo de convenciones en el Capítulo II del Título II sobre contratos especiales. Se encuentra dividido en dos párrafos, denominado el primero como normas generales, donde define a los trabajadores agrícolas, señala quienes no son trabajadores agrícolas, normas sobre jornadas de trabajo, labores especiales, remuneraciones, etc. El párrafo segundo, incorporado por la Ley 19.250, se denomina

<sup>4</sup> Macchiavello Contreras, Guido. ob. cit, pág. 392.

<sup>5</sup> Mengod Gimeno, Rosa y Gutiérrez Rosa, Ximena. Contratos Especiales. Apuntes del curso de derecho laboral y seguridad social. Universidad de Chile. 1998.

normas especiales para los trabajadores agrícolas de temporada, donde en tres artículos se encarga de definir a este tipo de trabajadores y a establecer ciertas normas con características especiales, tales como, alojamiento, movilización, alimentación, entre otros.

El Párrafo 1º se inicia con el artículo 87 que define a los trabajadores agrícolas diciendo que son los que laboren en el cultivo de la tierra y todos los que desempeñan actividades agrícolas bajo las ordenes de un empleador y que no pertenezcan a empresas comerciales o industriales derivadas de la agricultura, lo que será determinado por un reglamento. Los incisos siguientes de este artículo señalan a quienes no les sería aplicable este contrato especial.

Las normas de los trabajadores agrícolas son tan breves como lo eran en el antiguo Código del Trabajo de 1931, estableciendo normas comunes para aquellos que cultivan la tierra, dejando fuera a medieros, aparceros u otros que exploten, por su cuenta y riesgo, predios agrícolas.

Respecto de estos últimos se ha innovado, ya que el antiguo código laboral de 1931, para estos efectos los consideraba trabajadores subordinados. Ahora son independientes y están fuera de la protección del derecho del trabajo. La tendencia actual en otros países es de asimilarlos a los trabajadores agrícolas y tutelarlos.

Por otro lado, el Párrafo 2º de este título se encuentra íntegramente dedicado a los trabajadores agrícolas de temporada en sus tres artículos, partiendo por el artículo 93 que señala que son todos aquellos que desempeñen faenas transitorias o de temporada en actividades de cultivo de la tierra, comerciales o industriales, derivadas de la agricultura; y en aserraderos y plantas de explotación de madera y otras afines. Esta norma correspondía al artículo 91-A del Código del Trabajo de 1987, agregado por el artículo 1º N°30 de la Ley 19.250.

En esta categoría de trabajadores, el elemento determinante en su definición lo constituye el carácter esencialmente transitorio que revisten sus servicios, ya que éstos se prestan en determinadas épocas del año, en razón de la naturaleza intrínseca de la actividad.<sup>6</sup>

Las labores agrícolas, en estricto rigor, significan un trabajo efectuado en zonas rurales, bajo la acción directa del clima en sus distintas estaciones del año, sobre la tierra misma y con el uso de los insumos agrícolas.

Por último cabe consignar, que respecto de la calificación de trabajador agrícola, la Dirección del Trabajo ha establecido que no resulta jurídicamente procedente hacerlo en forma genérica, sino que debe analizarse cada caso en particular, toda vez que las condiciones que deben concurrir para su configuración constituyen situaciones de hecho.

7

---

<sup>6</sup> Poblete Jiménez, Carlos. Contratos Especiales. Apuntes Guías. Universidad de Chile. 2000.

<sup>7</sup> Dirección del Trabajo. Dictámen N° 3.176 del 25 de Junio de 1984.

## **Contrato de Trabajadores Embarcados o Gente de Mar.**

---

En el Capítulo III del Código del Trabajo se trata el contrato de trabajadores embarcados o gente de mar y de los trabajadores portuarios eventuales, divididos en dos párrafos, destinando el primero de ellos a la gente de mar y su contrato.

En efecto, el Párrafo 1º define al contrato de embarco, específicamente en

su artículo 98 el que señala que el contrato de embarco es aquel que celebran

el hombre de mar con el naviero que puede ser representado por el capitán o concurrir personalmente a celebrar el contrato, en virtud del cual convienen prestar a bordo de una o varias naves del naviero, servicios propios de la navegación marítima, y este a recibirlo en la nave, alimentarlos y pagarles el sueldo o remuneración que se hubiere convenido.

En estricto rigor, se trata de un servicio ejecutado en un elemento de transporte que se desplaza en su medio natural que es el agua, principalmente el mar, por períodos más o menos extensos.<sup>8</sup>

## **Contrato de Trabajadores Portuarios Eventuales.**

---

El Párrafo 2º del Capítulo III del código vigente se encarga del contrato de los trabajadores portuarios eventuales, definiendo a estos trabajadores en el artículo 133 señalando que es todo aquel que realiza funciones de carga y descarga de mercancías y demás faenas propias de la actividad portuaria, tanto a bordo de naves y artefactos navales que se encuentren en los puertos de la República, como en los recintos portuarios. A su vez, el artículo 134 define el contrato de este tipo de trabajadores como aquel que celebra el trabajador portuario con un empleador, en virtud del cual aquél conviene en ejecutar una o más labores específicas y transitorias de carga y descarga de mercancías y demás faenas propias de la actividad portuaria, a bordo de las naves, artefactos navales y recintos portuarios y cuya duración no es superior a veinte días.

El párrafo que actualmente se encuentra en el código proviene del Título VI del Libro I del Código del Trabajo de 1931 modificado por la Ley 18.032 de 25 de septiembre de 1981, que finalmente agregó este título que trataba de los trabajadores portuarios eventuales.

Este tipo de contrato especial, generalmente no se concierta con un trabajador de uno en uno, sino con un grupo de ellos, en una denominada “cuadrilla”, pues se trabaja en equipos, aunque puede que cada cual realice su propia actividad.

Dentro de la definición dada por el actual código a la categoría de trabajadores portuarios eventuales, en el mismo artículo 133, los distingue en tres categorías, denominando al primero trabajadores portuarios eventuales, al segundo los afectos a un convenio de provisión de puestos de trabajo y otros trabajadores eventuales, al tercero.

---

<sup>8</sup> Macchiavelo Contreras, Guido. ob. cit., pág. 424.



Las faenas ejercidas por este tipo de trabajadores se caracteriza por realizarse fundamentalmente en puerto y siempre en apoyo a las naves, en cuanto a su carga y descarga, embarque y desembarque. El hecho que la permanencia de los trabajadores en las naves es breve y condicionada a las funciones señaladas, determina que aún cuando suba a las naves que se encuentren ancladas, su trabajo no será marítimo, justificando su trato especial dentro del código y su diferenciación de los trabajadores embarcados o gente de mar.

Comparativamente, la especialidad del servicio es menor que en el caso de los trabajadores embarcados o gente de mar, ya que los trabajadores portuarios lo hacen en un sitio habitual, sin que medie transporte ni vivencia en las naves.

### **Contrato de Trabajadores de Casa Particular.**

---

Los primeros indicios regulatorios que tuvo este tipo de actividad la encontramos en el Código Civil donde se contemplaba el trabajo de los denominados criados domésticos, justificando tal concepto el hecho que a la época de la dictación del Código Civil, esto es en 1855, la mayoría de estos trabajadores habían nacido y criado en la casa o en la familia en que sus antecesores prestaban servicios.

Posteriormente, este nombre fue cambiando conforme a la mayor regulación que tenía este tipo de trabajo. Así fue el caso del Código del Trabajo de 1931 donde tal nombre fue cambiado por el de empleados domésticos, en circunstancias que la voz “empleado” estaba reservada sólo para aquellas actividades en que predominaba el esfuerzo intelectual sobre el físico.

Con el tiempo, este servicio se conoció como asesoras del hogar hasta que con la Ley N° 17.795, de 16 de noviembre de 1972, se les llamaron empleados de casa particular.

La denominación que actualmente tiene esta actividad fue fijada finalmente por el Decreto Ley N° 2.200, de 1978, donde se les llamó trabajadores de casa particular, quedando así una sola categoría de prestadores de servicios siendo estos los trabajadores, donde a raíz de la Ley N° 16.455 sólo se menciona este concepto como general.

En el actual código del trabajo la regulación de este contrato especial se encuentra en el Capítulo IV del Título II del Libro I denominado Del Contrato de Trabajador de Casa Particular, y que va desde el artículo 146 al artículo 152. El artículo 146 señala que son trabajadores de casa particular las personas naturales que se dediquen en forma continua, a jornada completa o parcial, al servicio de una o más personas naturales o de una familia, en trabajos de aseo y asistencia propios o inherentes al hogar.

En esta definición, atiende con preferencia a la calidad del empleador y no a la naturaleza de los servicios prestados, para decidir si se trata de un contrato de trabajador de casa particular o uno de trabajador industrial.<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> Mengod Gimeno, Rosa y Gutiérrez Rosa, Ximena. ob. cit., pág.2.

En caso de existir alguna duda en la calificación de este tipo de trabajadores, ésta la hará el respectivo inspector del trabajo, de cuya resolución podrá reclamarse al Director del Trabajo respectivo, sin ulterior recurso, tal como lo señala el inciso tercero del artículo 146.

En los contratos especiales laborales uno de sus elementos distintivos y esenciales es precisamente su especialidad, la que en este tipo de contratos tiene variados aspectos, en el que uno de ellos consiste en no ejecutarse el servicio en una empresa sino que en un hogar.

La naturaleza de este trabajo es especialísima desde el momento que no se trata de un trabajo de “producción”, sino de un servicio de las necesidades personales, de subsistencia de una persona y su familia. El trabajador entra en la morada de una persona, de su familia, y, tiene acceso a su intimidad, apreciando hábitos, costumbres y elementos personalísimos, a cuya privacidad tienen derecho todas las personas.

Sin perjuicio de la especialidad comentada, tiene un carácter de indiscutible la naturaleza de contrato de trabajo que tienen la prestación de estos servicios, ya que existe la configuración, a su respecto, de todos los elementos que le tipifican, en especial, el elemento de la subordinación.

La subordinación en este contrato es diversa de aquella propia de la empresa, ya que en ésta su razón de ser es la organización productiva económica, lo que no se da en el trabajo de quehaceres del hogar.

Sin embargo, facultades de dirección, reglamentarias y disciplinarias, ciertamente que las hay, adecuadas a las exigencias de este tipo de relación laboral y de la naturaleza de los servicios que tienen lugar.

Otra de las características relevantes de este contrato es que es el único que contempla un período de prueba, que en este caso es de dos semanas, durante el cual cualquiera de las partes puede poner término al contrato, dando a la otra un aviso con una anticipación mínima de tres días, y, obviamente pagando lo proporcional al tiempo trabajado, tal cual lo señala el artículo 147.

Cabe destacar que en la legislación laboral no hay otro contrato que tenga este período de prueba, ya que como en ningún otro entra a jugar no sólo el factor confianza, sino un contacto diario entre las partes e incluso con la familia que habita en la casa. Esto último es lo relevante para determinar que este contrato especial se asimila a los llamados “intuitus personae”.

# CAPÍTULO II. EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA NORMATIVA QUE REGULA A LOS TRABAJADORES EMBARCADOS.

## DE LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA NACIONAL.

### 1.1. Período Colonial.

---

El descubrimiento, conquista y colonización de América fue obra de dinastías de Europa occidental que se encontraban en etapa de formación lo que motivó, entre otros cambios, la creación de flotas marítimas importantes para aquellos tiempos, producto de los progresos en la navegación y siendo este uno de los aspectos más importantes que repercutirán en el nuevo mundo.

En la época de la colonia el medio de transporte más importante era precisamente el mar, lo que produjo su pronta regulación a través de diversos cuerpos legales e instituciones que en forma desorganizada rigieron la materia.

Las normas que se referían al tema eran la Recopilación de las Leyes de Indias, el

Fuero Juzgo, el Fuero Real, la Novísima Recopilación y la Ordenanzas de Bilbao de 1737, entre otros.

Dentro de la política del Imperio Español se estableció la libertad de comercio para los súbditos de sus colonias, sin embargo estos principios pronto se vieron coartados debido al inevitable interés en monopolizar el comercio de estas. Así fue que siguiendo esta línea, se crea la Casa de Contratación en España y la Casa de India y de Guiné en Portugal, las disposiciones de Colbert en Francia y el Acta de Navegación de Cromwell en Inglaterra.

La Casa de Contratación fue creada en un principio con atribuciones de orden comercial para ampliarse posteriormente al dominio judicial y científico. Sin embargo, sus normativas más importantes versaban sobre la legislación marítima, tales como, la organización de las flotas, la concesión de las licencias de navegación, el embarque y recepción de mercaderías tanto hacia como desde las colonias del imperio.

El sistema monopólico dio pie para el ejercicio de una práctica ilegal como era el contrabando de mercancías. Esto generó un comercio más amplio a pesar de las restricciones, a la cual le faltaba forma legal.

El decaimiento del sistema económico español, debido principalmente al contrabando por un lado y las importaciones ilegales que hacían los ingleses por el otro, produce diversas consecuencias en el ámbito marítimo legal, tales como la creación de la Secretaría de Marina e Indias por Felipe V en 1714 y la creación de las Naves de Registro, siendo estos, barcos mercantes particulares que venían a comerciar con las colonias con permiso del rey y así hacer más liberal la política económica de España.

Posteriormente, en 1765 se pone fin al monopolio de la Casa de Contratación y en 1778 se dicta la Ordenanza de Libre Comercio que, entre otras medidas, autorizó el comercio directo de los puertos de Valparaíso y Talcahuano con los puertos de España.

En el año 1790 desaparece la Secretaría de Marina e Indias y en 1795 se crea el Consulado, con sede en Santiago, con el objeto de resolver los juicios de comercio que se suscitaban en la colonia, que hasta esa fecha dependían del Consulado de Lima. Este cumplió funciones de tribunal de comercio y debía fallar de acuerdo con las Ordenanzas de Bilbao, que eran el código de comercio de España.

Desde un principio las normas actuaron de acuerdo a las necesidades que nacieron en la evolución que fue teniendo el comercio a medida que el intercambio de bienes entre la corona española y sus colonias fue creciendo. A raíz de esto, los cuerpos legales desde el descubrimiento de América, fueron regulando aún más la actividad marítima, que como se señaló, seguía siendo el único medio de transporte que permitía este intercambio.

Esta regulación, sin embargo, no tuvo un capítulo especial relacionado con los tripulantes de las naves, que hacían fluir ésta actividad, en cuanto a sus derechos y deberes, dado que ésta sólo se circunscribía a señalar la línea de mando de cada navío donde al final de aquella se encontraban estos miembros de la tripulación.

## 1.2. Período Post-Colonial.

---

En esta época una de las primeras normas legales relacionadas con el ámbito marítimo es el Decreto Supremo de 1811, obra de la Primera Junta de Gobierno de 1810, dictada debido a que no llegaban mercaderías de España y era necesario mejorar las rentas fiscales mediante el alza de los derechos aduaneros, por tanto, se decretó que los puertos de Valparaíso, Coquimbo, Talcahuano y Valdivia quedarían abiertos al comercio libre de las potencias extranjeras amigas y aliadas de España y también de las neutrales.

<sup>10</sup>

Posteriormente, en 1813, se dicta el Reglamento de Libre Comercio que permitió el tráfico por puertos mayores. Esta norma se complementa en 1823, facultando a las naves nacionales para el comercio de cabotaje tanto en puertos mayores como menores.

En 1865 se dicta el Código de Comercio, que en su Libro III trata el comercio marítimo, preocupándose además de los hombres de mar. En conjunto con esto, en 1878 se dicta la Ley de Navegación en donde se establecía los aspectos de la navegación marítima, embarque y desembarque, tripulación, etc. Ambas fueron por mucho tiempo las principales normas que regulaban el trabajo de los hombres de mar.

En 1917 se dicta la Ley sobre Protección a la Marina Mercante y en 1919 se dicta la Ley sobre Hipoteca de Naves, ambas leyes vienen a complementar las disposiciones del código de comercio sobre la materia.

Una de las leyes más significativas de la materia se da en 1931 con la dictación del Código del Trabajo que en el Párrafo IX del Título II del Libro I, se refería a los obreros marítimos de bahía y fluviales, y en el Título V del mismo libro se refería al contrato de embarco.

Desde ahí saltamos a la dictación de la Ley 16.724 de 1967 que establece importantes modificaciones en la contratación de los trabajadores marítimos.

En 1978 se dicta el Decreto Ley N° 2.200 en que se derogó, entre otros, el Libro I y II del Código del Trabajo de 1931, quedando sin aplicación las normas sobre dos tipos de trabajadores, siendo estos, los embarcados y los portuarios.

Junto a lo anterior, señala que el contrato de estos trabajadores se regiría por ésta ley y las especiales relativas a este tipo contratos, destinando este decreto sólo dos artículos para la materia, los artículos 162-A y 162-B.

Durante el mismo año, es decir 1978, se dictó el 31 de Mayo el Decreto Ley N° 2.222, que hoy en día es el texto actualizado de la Ley de Navegación de 1878, modificado a su vez por la Ley N° 18.011 del 1° de julio de 1981, con normas más avanzadas en aquellos aspectos que las actuales contenidas en el Código, y ello debido a que estas disposiciones se basaban en las antiguas leyes de navegación españolas.<sup>11</sup>

---

<sup>10</sup> Figueroa Gallinato, Nieves. Trabajadores Marítimos. Memoria Universidad de Chile. Santiago. 1972.

<sup>11</sup> Humeres Noguera, Hector. ob. cit., Pág. 151.

Con la dictación del Código del Trabajo de 1987, y el actual de 1994, se tratan en detalle, y por separado, las normas que rigen a la categoría de trabajadores embarcados y portuarios eventuales.

Cabe señalar y tener presente el Decreto Supremo N° 26 del 23 de febrero de 1987, del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, aprobatorio del Reglamento de Trabajo a bordo de naves de la Marina Mercante Nacional donde se clasifica a la dotación de la nave y sus funciones.

Un mayor análisis sobre el verdadero alcance de algunas de las normas que se dictaron a partir del Código de Comercio de 1865, inclusive, se tratarán en títulos especiales dentro de la presente memoria, debido a la importancia que fue teniendo para los trabajadores relacionados con el quehacer marítimo, la evolución de las normas que hoy en día los rigen.

## **DEL TRABAJADOR EMBARCADO EN EL CÓDIGO DE COMERCIO.**

Es del caso señalar que durante el siglo XIX y los primeros decenios del siglo XX, el trabajo marítimo realizado por privados, se regló por las normas del Derecho Marítimo. El Código de Comercio, dictado en el año 1865, contempló estas normas que en realidad disciplinaban un trabajo subordinado, en la misma forma en que sus artículos 237 y demás pertinentes, lo hicieron con el trabajo, también subordinado, de los mancebos o dependientes que laboraban para los comerciantes.

El Código de Comercio Chileno siguió a este respecto la tendencia de los códigos europeos. Un ejemplo es el Código de Comercio Español, del año 1829, que ya reglamentaba el referido trabajo.<sup>12</sup>

En el Código de Comercio de 1865, contemplaba en su Libro III aspectos concernientes con el comercio marítimo, antes de su modificación por el artículo 1° de la Ley N° 18.680, de 11 de enero de 1988. En sus distintos títulos se tratan los diversos aspectos relacionado con esta materia, siendo dentro de ellos los que más nos interesan el Título II que trata “De las personas que intervienen dentro del comercio marítimo” y el Título III que a su vez trata “De los contratos de los hombres de mar o gente de mar”.

Dentro del Título II, el Párrafo 1° describía aspectos del naviero o armador tales como su carácter legal, atribuciones, obligaciones y las responsabilidades que le competen y que provienen de los contratos del capitán como asimismo de hechos ilícitos que cometan tanto el capitán como los hombres de mar y que puedan ser catalogados como delitos, cuasidelitos o actos que impliquen una mera culpa.

A su vez, el código describe los requisitos que deben concurrir, bajo los cuales se faculta al naviero a abandonar la nave, fletes percibidos o por percibir según sea el caso,

---

<sup>12</sup> Macchiavello Contreras, Guido. ob. cit., Pág.423.

liberando de responsabilidades a éste.

A continuación, establece los límites que debe tener el abandono, efectos que produce la solemnidad con que debe hacerse y como debe ser acordado por los copropietarios de la nave cuando desempeñen las funciones del naviero.

El párrafo 2º está íntegramente dedicado a la figura del capitán de la nave, ya que es en él donde se centra generalmente la realización del contrato constitutivo del comercio marítimo.<sup>13</sup> Según el código, el capitán tendría tres funciones fundamentales, como son, delegado de la autoridad pública respecto de la conservación del orden que debe tener la nave, factor del naviero en lo relativo a su interés y, finalmente, la calidad de representante de los cargadores en todo lo concerniente a la carga y al resultado de la expedición.

Seguidamente, dentro del mismo párrafo, se relatan los distintos requisitos que deben cumplir las personas que tengan interés en ejercer el cargo de capitán de una nave comercial, tanto en cuanto a sus condiciones de edad como en sus condiciones de suficiencia. Describe las atribuciones que tiene y las obligaciones con las que tiene cumplir en las diversas situaciones en que lo coloca el código. Acto seguido, le señala los actos que le están prohibidos y le hace civilmente responsable, aún de la culpa leve, en que incurra en el desempeño de su oficio y de los hurtos de su tripulación.

Por último, determina el período de tiempo de su responsabilidad, tanto respecto del naviero como de los cargadores.

Los párrafos siguientes, esto es, el 3º, 4º y el 5º del Título II están relacionadas con el piloto, contra maestres y sobrecargos, señalando en ellas sus funciones, responsabilidades y obligaciones.

Uno de los títulos más relevantes, sin lugar a dudas, es el Título III, que como ya se señaló, trata de los contratos con que los hombres de mar o gente de mar trabajaban en el comercio marítimo.

En la época de vigencia de estas normas, se complementaban con las del Título V del Libro I del Código del Trabajo de 1931, con el Decreto Ley N° 2.200 y, posteriormente, con las del Título II del Libro II del Código del Trabajo de 1987.

Además, estaban las normas del Reglamento de Contratación y Organización General de los Tripulantes y Obreros Marítimos, Fluviales y Lacustres, aprobado por el Decreto Supremo N° 312, de 25 de agosto de 1965, del Ministerio del Trabajo. Junto a ellas, el Reglamento General de Matrícula del Personal de Gente de Mar, Fluvial y Lacustre, Decreto Supremo N° 153, de 22 de febrero de 1966, del Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina.<sup>14</sup>

En este título, a los hombres de mar o gente de mar, el código no les da una definición legal, señalando que dichas denominaciones comprenden a la tripulación o

---

<sup>13</sup> Cabezas Medina, Francisco. Contrato Individual de Trabajadores Embarcados. Memoria Universidad Católica de Valparaíso. Valparaíso. 1996.

<sup>14</sup> Cabezas Medina, Francisco. ob. cit., Pág. 28.

equipaje.

Además, comprende a los marineros y grumetes de la nave y a los oficiales de ella, aplicando la obvia excepción del capitán, al ser tratado éste en el Párrafo II del Título II del Libro III del código y ya analizado en su oportunidad.

A continuación, señalaba este título, específicamente en su artículo 935, que los contratos que celebraban los hombres de mar con el naviero, consistía por parte de los primeros, el prestar los servicios estipulados, y por el segundo, recibirlos en la nave, alimentarlos y pagarles el sueldo o remuneración convenida. El naviero podía concurrir personalmente en la celebración del contrato o ser representado por el capitán de la nave.

Las disposiciones que seguían versaban, en primer lugar, sobre la naturaleza jurídica de los ajustes, estableciendo cuando se encontraba frente a un arrendamiento de servicios y cuando a una sociedad. Según el artículo 936 de la época, se daba el primero al acordar con el naviero una suma alzada por el viaje o una cifra al mes que recibían los trabajadores. Se daba el segundo, o sea una sociedad, cuando el ajuste lo era al flete o a la parte de los beneficios eventuales de la expedición.

Más adelante, las normas enumeraban derechos y obligaciones de la gente de mar; las enfermedades por servicios al armador y la responsabilidad de los gastos en que se incurran y las indemnizaciones que se les debían pagar en los casos contemplados en el código.

Junto con lo anterior, se designan las causas en que tiene lugar la rescisión del contrato y producen la extinción de sus labores a bordo de la nave.

En general, estas normas llevaban su previsión a todo aquello en que era equitativo mejorar la condición de los hombres de mar, sin faltar a los principios de la justicia.<sup>15</sup>

Actualmente, con la modificación que introdujo la Ley N° 18.680 al Título III del código, no existe referencia alguna a los hombres de mar o los contratos que los rigen, quedando sólo aquellas materias de índole mercantil, específicamente lo relacionado con el comercio marítimo, dejando como sujetos de este comercio al armador o naviero, al capitán y a los agentes.

No obstante lo anterior, no sorprende, ya que toda materia relacionada con el contrato de trabajo de los hombres de mar debe ser cubierta por el derecho laboral, tal cual hoy se hace.

Todo esto, sin perjuicio que las normas de interpretación jurídica nos remitan, en cuanto aspectos del comercio marítimo y conceptos propios del derecho mercantil, a estas materias de acuerdo a las reglas generales, tal como resulta de las menciones que actualmente se hace en derecho laboral del capitán o del armador o naviero, en relación con la gente de mar y sus vínculos contractuales.

---

<sup>15</sup> Cabezas Medina, Francisco. ob. cit., Pág. 30.



## DEL TRABAJADOR EMBARCADO EN LA LEGISLACIÓN LABORAL.

### 3.1. Código del Trabajo de 1931.

---

En el año 1921, durante la presidencia de Arturo Alessandri Palma, se elevó a la consideración del parlamento el proyecto de Código del Trabajo, el que fue elaborado por Moisés Poblete, constando de 620 artículos divididos en 27 títulos. El Congreso Nacional, después de varios conflictos, creó una comisión mixta de senadores y diputados que estudiaría algunos títulos y los informaría como proyectos separados.

La gran mayoría de las llamadas Leyes Sociales que se dictaron en aquellos tiempos, se aprobaron debido a la presión de un "Comité Militar Deliberante", creado como una muestra de descontento frente a los atrasos y bajos sueldos de las instituciones castrenses y para apurar la dictación de estas leyes que dormían en el Congreso.

Entre las leyes aprobadas figuraban la Ley N° 4.053 sobre Contrato de Trabajo, la Ley N° 4.054 sobre Seguro Obrero y la Ley N° 4.057 sobre Organización Sindical, entre otras, todas aprobadas en la sesión del 8 de septiembre de 1924 y que se sumaron a las dictadas durante principios de siglo, tales como, la Ley de Habitaciones Obreras de 1906, la Ley de la Silla de 1915 y Ley de Descanso Dominical de 1917.

La proliferación de estas leyes sociales fue producto de continuas exigencias de los obreros de aquellos tiempos, especialmente los salitreros, que dieron inicio a lo que posteriormente se denominó "La Cuestión Social".

Así es como, en la época previa a la dictación del Código del Trabajo de 1931, existían variadas normas que regulaban el ámbito laboral sin tener un orden lógico, ya que estas leyes se fueron dictando en la medida que los trabajadores empiezan exigir una mayor protección por parte del Estado, lo que conlleva a la necesidad de darle un orden a las mismas.

En el gobierno de Carlos Ibañez del Campo, quien fuera Ministro de Defensa de Alessandri, y producto de una delegación de facultades que le otorgo el Congreso Nacional a través de la Ley N° 4.945, fue dictado el Decreto con Fuerza de Ley N° 178, del 13 de mayo de 1931 y que fue conocido con el nombre de Código del Trabajo.

Este código constaba de 4 libros y 19 títulos divididos, estos últimos, en párrafos. Los libros estaban titulados de la siguiente manera:

Libro I " Del Contrato de Trabajo".

Libro II " De la Protección de los Obreros y Empleados en el Trabajo".

Libro III " De las Organizaciones Sindicales".

Libro IV “ De los Tribunales y de la Inspección General del Trabajo”.

En el mensaje del Código del Trabajo de 1931, señala que “...el trabajo marítimo, aunque comprendido en la legislación social vigente, requiere, por sus modalidades especiales, preceptos específicos que consideren las características propias de esta clase de trabajo”.

Junto con sistematizar y dar un orden a la legislación laboral y social de la época, el Código del Trabajo de 1931 trajo consigo innovaciones dentro de las cuales se puede encontrar, entre otras, el comprender en la legislación social, a los obreros agrícolas; el trabajo a domicilio; a los empleados domésticos; el trabajo marítimo y modificó la situación jurídica de los empleados, al proteger no solo a los que prestaban servicios a un solo empleador, sino también a aquellos que prestan servicios a varios de ellos.

El Título V del Libro I se denominaba Del Contrato de Embarco de los Oficiales y Tripulantes de las naves de la Marina Mercante Nacional, texto que a su vez se complementaba con el Reglamento N° 253, que llevaba por título “Reglamento de Contrato de Enganche de Gente de Mar para la Marina Mercante Nacional” y que en conjunto regulaban el trabajo marítimo.

A continuación, se hará una breve síntesis de las materias más relevantes que regulaba el código respecto de este tema.

El contrato de embarco, como ya dijimos, se encontraba regulado en el Título V del Libro I del código, entre los artículos 181 al artículo 243. Este título se ocupa de esta clase de contrato de trabajo, que se celebra con los hombres de mar, al cual se le destina 62 artículos.

Según el artículo 181, es contrato de embarco el que celebraban los hombres de mar el naviero, sea que éste obre personalmente o representado por el capitán, en virtud del cual aquéllos convenían en prestar a bordo de una o varias naves del naviero, servicios propios de la navegación marítima, y éste a recibirlos en la nave, alimentarlos y pagarles el sueldo o remuneración que se hubiere convenido. Señalaba a continuación, que todo contrato de embarco debía ser autorizado por el capitán del puerto, es decir, la autoridad marítima, o por los Cónsules de Chile en el extranjero.

La dotación de una nave se encontraba regulada por el artículo 185, que señalaba que ésta se compone de oficiales, suboficiales y tripulantes. Los oficiales pueden, hasta cierto punto, equipararse a los empleados particulares y los miembros de la tripulación a los obreros.<sup>16</sup>

Se consideraba, para todos los efectos legales, como empleador o patrón a todo dueño o armador o arrendatario de un buque mercante nacional (Art. 188).

El artículo 196 señalaba que los miembros de la tripulación debían engancharse en las oficinas que funcionarían en las capitanías de puerto, con la intervención del capitán del puerto, o bien por intermedio de oficinas de enganche establecidas por sindicatos o asociaciones de hombres de mar y de armadores bajo el control de la autoridad marítima.

El capitán y los oficiales no necesitaban para contratarse de la intervención de una

---

<sup>16</sup> Walker Linares, Francisco. Derecho del Trabajo. Editorial Nascimento. Santiago de Chile. 1936.

oficina de enganche, pero el contrato debía ser autorizado por la autoridad marítima (Art. 198).

A continuación, el código regulaba en el artículo 200 la jornada de trabajo, en que atendiendo a la naturaleza de las labores a bordo de la nave, le fijaba una duración de 56 horas semanales, incluyéndose en la jornada de trabajo los domingos y días festivos. Sin embargo, no era obligatorio el trabajo en días domingos o festivos cuando la nave se encontraba fondeada en el puerto del domicilio del armador, o en el término de línea o en el puerto de retorno habitual, siendo la duración semanal de las labores en esos casos de 48 horas (Art. 203).

El código reglamenta el trabajo de bordo, que dividió en servicio de mar y servicio de puerto, en el artículo 206. Además, establece el sobretiempo, o sea, las horas extraordinarias, y entrega los detalles para su cálculo y pago (Art. 214).

Como último aspecto relacionado con la jornada de trabajo a bordo de las naves, el código señaló en su artículo 217, que salvo fuerza mayor, la jornada diaria no podría exceder de 10 horas.

Uno de preceptos legales que fue analizado por la doctrina, fue el relacionado con el artículo 222, que señalaba que ninguna persona, sea capitán, oficial, suboficial o tripulante, podrá dejar su empleo sin intervención de la autoridad marítima o consular del puerto.

En esta materia, se señalaba, habría una modificación substancial a los principios de la libertad de trabajo, fundada en la naturaleza de las labores de los tripulantes y asimilándose el abandono de sus servicios a una especie de deserción.<sup>17</sup>

Posteriormente, la Ley señalaba en los artículos 226 y siguientes, las causales de terminación de los contratos de los hombres de mar, determinando los casos en que había o no derecho a indemnización.

Se indicaban igualmente, las obligaciones del armador en los casos de enfermedades que podían afectar al personal, debiendo el enfermo ser asistido a bordo (Art. 235).

En los casos que no fueron reglamentados expresamente por el título que se está analizando, se señalaba en el artículo 238, que se aplicarían las disposiciones legales de los empleados particulares, a los oficiales, y las de los obreros a los suboficiales y tripulantes.

Un aspecto novedoso que contemplaba este título era el que decía relación con que toda cuestión que surgiera entre las partes contratantes sobre cumplimiento de disposiciones legales o del contrato de embarco, sería sometido previamente a la conciliación de la autoridad marítima, según lo establecía el artículo 241 del código. En consecuencia, existía en estos casos la conciliación obligatoria antes de recurrir al Tribunal del Trabajo.

Las disposiciones del Código del Trabajo sobre contrato de embarco serían aplicadas sin perjuicio de las Código de Comercio y de la Ley de Navegación, que no

---

<sup>17</sup> Walker Linares, Francisco. ob. cit., Pág. 251.

fueren contrarias a aquéllas (Art. 242).

En consecuencia, siguieron rigiendo numerosas disposiciones del Título III del Libro III del Código de Comercio referentes al contrato con los hombres de mar, preceptos legales que a pesar de ser considerados como arcaicos, constituyeron no obstante, una protección efectiva para los tripulantes de las naves mercantes.<sup>18</sup>

Una vez que entró en vigencia el Código del Trabajo de 1931, el art. 574 del mismo derogó una serie de cuerpos legales vigentes a la época de su dictación, entre ellos, el D.L. N° 772 de 23 de diciembre de 1925 sobre empleados a bordo de naves de la marina mercante nacional.

Posteriormente, sin embargo, se fueron dictando diversos reglamentos relacionados no sólo con los hombres de mar, sino que también con la actividad marítima en general. Tal fue el caso del Reglamento General del Trabajo a bordo de las naves de la Marina Mercante Nacional, N° 1.458, del 4 de octubre de 1934, cumpliendo con lo señalado en el artículo 238 en orden a anunciar la dictación de este reglamento.

Posteriormente, fue dictado el Reglamento N° 377 sobre el contrato de trabajo para los obreros marítimos de bahía, en que a pesar de que el código le daba un tratamiento distinto al del hombre de mar, tal cual lo señalaba el artículo 83 y que se encontraba regulado en el Párrafo IX del Título II del Libro I del código, iba en directa relación con la actividad marítima.

Finalmente, y a propósito de las condiciones de trabajo en las faenas marítimas y actividades conexas de los puertos, fue dictado el Reglamento Especial N° 399, de 5 de mayo de 1934.

El Código del Trabajo de 1931, salvo algunas reformas, se mantuvo vigente por un largo período, en especial la normativa que regulaba las relaciones laborales de los trabajadores embarcados. Esto cambió en el año 1978 con la dictación del Decreto Ley N° 2.200. Las modificaciones de las que fue objeto el contrato de trabajo de los hombres de mar, será la materia analizada a continuación.

### **3.2. Decreto Ley N° 2.200 de 1978.**

---

El Decreto Ley N° 2.200 fue publicado en el diario oficial N° 30.090 de 15 de junio de 1978, estableciendo normas que regulan el contrato de trabajo y demás relaciones laborales entre empleadores y trabajadores.

En su artículo 166 se derogó toda norma contraria e incompatible con su texto y, en especial, los Libros I y II del Código del Trabajo de 1931, derogación de carácter expresa.

El Decreto Ley N° 2.200 fue complementado y modificado con distintos decretos leyes como son el Decreto Ley N° 2376 de 1978; 2759 y 3355 de 1979 y por las Leyes N° 18.011, 18.018 y 18.032, todas de 1981.

En la practica, y después de las modificaciones introducidas, significó que todas las normas relacionadas con nuestro tema, el contrato de trabajo común y demás relaciones

---

<sup>18</sup> Walker Linares, Francisco. ob. cit., Pág. 252.

laborales entre empleadores y trabajadores, y que se encontraban enunciadas y tratadas en el Código del Trabajo de 1931, quedaban derogadas, concretamente, todas aquellas que fueran contrarias o incompatibles con la actual legislación laboral; dejando sin aplicación preceptos legales detalladísimos que daba el código, específicamente, sobre estos dos tipos de trabajadores, o sea, los embarcados y los portuarios.

En lo concreto, se producía una derogación del Código de 1931, ya que los demás libros regulaban materias que en esa época se encontraban sin aplicación práctica, a saber, las organizaciones sindicales, contratos colectivos, etc., que posteriormente, y enmarcado dentro de lo que se denominó “El Plan Laboral”, fueron regulados por los Decretos Leyes N° 2.756 y 2.758.

En el Decreto Ley N° 2.200, específicamente en el Párrafo 6° del Título XIII que trataban los contratos especiales en materia laboral y que originalmente se denominaba “De los Trabajadores Marítimos”, les fue destinado sólo un artículo a estos trabajadores, siendo éste, el Art. 162 que señalaba que todo lo relacionado con estos debía regirse, en especial su contrato laboral, por una legislación especial, que se dictaría más adelante, lo que posteriormente fue modificado por las leyes N° 18.011 y 18.032 y cuyo detalle se tratará en el título siguiente.

Sin embargo, el artículo 2° transitorio dispuso que mientras no se dictaren y entren en vigencia las nuevas disposiciones legales sobre el contrato de los trabajadores marítimos, continuarían vigentes las normas del código que le son aplicables y demás leyes especiales, esto es, el Párrafo V del Libro I.

Esto significó que se aplicaran las disposiciones del Código del Trabajo de 1931, hasta la dictación de una legislación especial sobre el tema, todo esto, antes de las modificaciones que se introdujeron el año 1981. Esto último, se tradujo en que estos trabajadores fueran de los pocos a los que se les continuó aplicando la antigua ley laboral.

En resumen, el Decreto Ley N° 2.200, en lo relacionado con los denominados trabajadores marítimos, no dispuso cambios substanciales al momento de su dictación, dejando vigente las normas del Código del Trabajo de 1931 que versaban sobre la materia, tal cual lo señalaba el artículo 2° transitorio ya analizado.

Posteriormente, en el año 1981, se le introdujeron reformas que produjeron cambios en el contrato de trabajo y relación de estos trabajadores con su empleador, así como su jornada de trabajo, dejando fuera disposiciones que enmarcaban de manera más amplia sus labores.

Como aspectos novedosos que se crearon con la dictación de este decreto ley, se instala por primera vez la doctrina del “Ius Variandi” dentro de lo que se conoció como parte del concepto de Relatividad en el Empleo.

Esta norma, con todas las modificaciones ulteriores, constituyó en su época el pilar fundamental de la legislación laboral, ya que todas las normas relacionadas con el tema iban dirigidas a modificar y complementar el citado cuerpo legal, creando las bases de lo que se denominó posteriormente el Código del Trabajo de 1987.

### **3.3. Reformas de Ley N° 18.011 y Ley N° 18.032.**

---

Ambas leyes fueron dictadas durante el año 1981 con el objeto de introducir modificaciones en diversos ámbitos regulados por Decreto Ley N° 2.200, tales como, el de los trabajadores embarcados y los trabajadores portuarios, así como lo relacionado con contratos y negociaciones colectivas.

A continuación se analizarán por separado, señalando las disposiciones más relevantes relacionadas con la gente de mar y sus contratos individuales y los cambios substanciales que se introdujeron en relación con las disposiciones que contenía el Código del Trabajo de 1931, que lentamente iría reformando el único título que se mantuvo vigente con la dictación del Decreto Ley N° 2.200.

#### **3.3.1. Ley N° 18.011 de 1981.**

Esta ley fue publicada en el Diario Oficial N° 31.004 de 1° de julio de 1981, con el objeto de establecer normas laborales aplicables a los trabajadores embarcados o gente de mar y, para tales efectos, introdujo modificaciones al Código del Trabajo de 1931, al Decreto Ley N° 2.200, y demás preceptos legales que señala.

Tal cual como lo decía su encabezado, fueron varias las modificaciones introducidas por esta ley, partiendo por su artículo 1° que, en su numeral tercero, señalaba que se debía modificar el Párrafo 6°, del Título XIII y agregar a continuación del artículo 162 del Decreto Ley N° 2.200, los artículos 162-A y 162-B.

El artículo 162-A definía lo que debía entenderse por personal embarcado o gente de mar, estableciendo que eran aquellos que mediando contrato de embarco, ejerce profesiones, oficios u ocupaciones a bordo de naves o artefactos navales.

Esta es la primera vez que nos encontramos con una definición relacionada con los trabajadores marítimos, ya que el antiguo código del trabajo sólo los calificaba como tales, haciendo únicamente una distinción respecto de los denominados obreros marítimos de bahía, fluviales y otros.

En consecuencia, se señalaba una definición legal de los trabajadores embarcados o gente de mar, que se mantiene en el Código del Trabajo actualmente vigente.

Por su parte, el artículo 162-B señalaba como requisito de la gente de mar para desempeñarse a bordo de una nave, de la posesión de un título y una licencia o una matrícula que deben ser otorgados por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, a quién reúna los requisitos reglamentarios.

La Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, es la sucesora de la Dirección del Litoral y de Marina Mercante creada por el Decreto con Fuerza de Ley N° 292, de 5 de agosto de 1953 y, después de la modificación de introducida por el Decreto Ley N° 2.837, de 30 de agosto de 1979, queda con la denominación señalada.

En el antiguo código del trabajo, se establecía en su artículo 186 que los componentes de la dotación, es decir, los oficiales, suboficiales y tripulantes, debían obtener un título otorgado por el Ministerio de Marina o por la autoridad marítima

correspondiente, con la excepción de los denominados simples tripulantes, a quienes no se les exigía este requisito.

Con esta nueva norma, les era exigidos a todo el personal embarcado un título y una licencia o una matrícula para poder trabajar a bordo de una nave mercante, sin excepción.

Los requisitos exigidos para obtener un título, licencia o matrícula, así como lo relativo al personal embarcado se encuentran en el Decreto Ley N° 2.222, de 31 de mayo de 1978, que sustituyó la Ley de Navegación de 3 de julio de 1878.

En el artículo 11 de esta Ley, se sustituye el encabezado del Título V del Libro I del Código del Trabajo de 1931, que trata de los trabajadores marítimos en este código, creando un Título V con un encabezado distinto, esto es, del contrato de embarco de los oficiales y tripulantes de la marina mercante nacional.

A pesar de algunas modificaciones, en este nuevo título se mantiene en un porcentaje importante lo señalado originalmente por el código de 1931, con la salvedad de que toda referencia a otros cuerpos legales se destina invariablemente al Decreto Ley N° 2.200 y al Decreto Ley N° 2.222, conocido como la nueva Ley de Navegación.

Con esta reforma, introducida por el artículo 11 de la Ley N° 18.011, se presume no sólo la derogación del Título V del Libro I del código, que se había mantenido vigente por disposición del artículo 2° transitorio del Decreto Ley N° 2.200, sino también, el fin de cualquier relación con el Código del Trabajo de 1931.

Sin embargo, como lo veremos más adelante, una nueva modificación introducida por la Ley N° 18.032, la seguiría manteniendo vigente, sobre la base de criterios interpretativos.

Las siguientes disposiciones de la Ley N° 18.011, dicen relación con los contratos colectivos y negociación colectiva de los trabajadores marítimos y variadas reformas a diversos cuerpos legales que tratan sobre estos mismos temas.

### **3.3.2. Ley N° 18.032 de 1981.**

Esta ley fue publicada en el Diario Oficial N° 31.074, de 25 de septiembre de 1981, estando destinada a establecer normas laborales para los trabajadores portuarios reformando para esto el Decreto Ley N° 2.200.

La ley N° 18.032 consta de siete artículos, más dos artículos transitorios, señalando como primer aspecto relevante en su artículo 1°, letra b), que se sustituye en el párrafo 6 el título “ De los Trabajadores Marítimos” por “De los Trabajadores Embarcados o Gente de Mar y de los Trabajadores Portuarios”.

Esta disposición, establece por vez primera una distinción más amplia respecto de dos tipos de trabajadores marítimos, separando a los que trabajan embarcados en las naves mercantes, de los que laboran en faenas terrestres o en los puertos. La modificación introducida, es la que se mantuvo posteriormente en el Código del Trabajo de 1987 y en el actual de 1994, con el agregado final de “eventuales”, basado en otra modificación introducida por esta ley y que se comentará en este título.

Siguiendo con el mismo artículo, en su letra c), reemplaza el artículo 162 estableciendo que el contrato de los trabajadores embarcados o gente de mar y de los trabajadores portuarios se regirá por las disposiciones de esta ley y por las especiales relativas al contrato de embarco y al contrato de trabajadores portuarios eventuales, según corresponda.

Como ya se señaló, el antiguo artículo 162 señalaba que los trabajadores marítimos se regirían por una legislación especial que no había sido dictada, lo que implicaba que en el interinato se debía seguir aplicando las disposiciones del Código de 1931.

En esta nueva redacción del artículo 162, se pretendía una aplicación más amplia de las disposiciones del Decreto Ley N° 2.200, dejando sólo algunos aspectos para ser regulados por normas especiales relativas al tema.

En consecuencia, este distingo se hizo por que en cuanto al contrato de embarco hay normas especialísimas, que se contenían en el código de 1931, en el Código de Comercio, en la Ley de Navegación, en acuerdos de la Organización Internacional del Trabajo y, por último, en acuerdos o convenios internacionales. Las que, sin decirlo expresamente el reformado artículo 162 y basándose en criterios interpretativos, hay que subtenderlas vigentes al decir que se regirá por las disposiciones de esta ley y las especiales relativas al contrato de embarco, al cual sólo se le destinan los artículos siguientes, siendo estos, el 162-A y 162-B.<sup>19</sup>

Continuando con las modificaciones, dentro del mismo artículo 1° de la Ley N° 18.032, en su letra d), señala que se agrega al artículo 162-A el siguiente inciso segundo, que señala que se entiende por trabajador portuario, todo aquel que realiza funciones de carga y descarga de mercancías y demás faenas propias de la actividad portuaria, tanto a bordo de naves y artefactos navales que se encuentren en los puertos de la República, como en los recintos portuarios.

La letra e) del mismo artículo 1°, a su vez, agregaba también un inciso segundo, esta vez al artículo 162-B, que señalaba que para desempeñarse como trabajador portuario se requerirá de un "permiso de trabajador portuario", de vigencia nacional, otorgado por la Dirección General de Territorio Marítimo y de Marina Mercante, quién debía concederlo a todo interesado, salvo que su falta de capacidad o idoneidad constituya un peligro para la seguridad de las faenas.

Estas modificaciones estaban destinadas a regular el trabajo de los trabajadores de los puertos, dándoles un marco legal dentro del mismo Párrafo 6° del Decreto Ley N° 2.200, y así ordenar todo lo relacionado con los trabajadores que laboran en este ámbito.

En el artículo 3° de la Ley N° 18.032 se le agregaba un nuevo título al Libro I del Código de 1931. Este fue el Título VI denominado "De los Trabajadores Portuarios Eventuales".

Consistía, en siete artículos que definían la calidad de trabajadores eventuales, señalándolos como aquellos que desempeñaban las mismas funciones que los portuarios, con la salvedad de que su contrato no era superior a veinte días.

---

<sup>19</sup> Humeres Noguera, Hector. ob. cit., Pág. 149.



Así, con las reformas introducidas por esta ley queda claro que aún siguen vigentes las normas del Código del Trabajo de 1931 en lo relacionado con esta materia.

Sobre los trabajadores portuarios, según el artículo 162 del Decreto Ley N° 2.200 se regirán por las normas de los trabajadores portuarios eventuales, en todo lo que no sea incompatible con aquellas, no refiriéndose en todo caso, a las características, derechos y obligaciones de los primeros.

En el artículo 7° de la ley, se derogan disposiciones legales, reglamentarias o resolutivas que sean contrarias o incompatibles con esta ley, derogando especialmente, en la letra h), el Párrafo IX del Título II del Libro I del código de 1931, correspondiente a los obreros marítimos de bahía, fluviales y otros.

Esta derogación, resulta del todo lógica, ya que con las modificaciones de los artículos 162-A y 162-B introducidas por esta ley, queda de manifiesto una nueva regulación para este tipo de trabajadores y que se enmarca dentro de los denominados trabajadores portuarios propiamente tales y los portuarios eventuales.

Antes de la dictación del Código del Trabajo de 1987 y una vez analizadas las leyes más importantes dictadas durante la vigencia del Decreto Ley N°2.200, se puede concluir que las normas del Párrafo V del Libro I del Código del Trabajo de 1931, a pesar de las variadas reformas, se mantuvo vigente durante todo el período de tiempo que precedió a la dictación del código de 1987, lo que constituyó una excepción en relación con el resto de las disposiciones, que fueron derogadas en el año 1978.

Todo esto, sin perjuicio del cambio de título, el agregado relacionado con los trabajadores portuarios y los eventuales y diversas modificaciones de las que fue objeto el mencionado Párrafo V y, que sin lugar a dudas, afectaron aspectos importantes en las relaciones laborales de los trabajadores marítimos.

### **3.4. Código del Trabajo de 1987.**

---

El Gobierno Militar encarga a una comisión, especialmente constituida, la labor de preparar el anteproyecto de un nuevo código del trabajo sobre la base de la dispersa legislación vigente.

La idea era tomar esa legislación y darle un ordenamiento de código, decidiendo que leyes lo integrarían y cuales quedarían como normas complementarias. La comisión centra su trabajo en una tarea compiladora que busco darle a la legislación vigente una estructura de código, para lo cual se basó en el antiguo Código del Trabajo de 1931.

El anteproyecto elaborado por la comisión constaba de 625 artículos permanentes y 12 artículos transitorios, ordenados en un título preliminar, cuatro libros y un título final.

Finalmente, el Código del Trabajo de 1987 fue aprobado por Ley N° 18.620 de 27 de mayo de 1987, constando de 454 artículos, divididos en cinco libros, además constaba de tres artículos transitorios, señalando en el artículo 2° transitorio, en su numeral sexto, que se derogaba el Decreto Ley 2.200.

Esta Ley fue publicada en el Diario oficial N° 32.812, de 6 de julio del mismo año y empezó a regir 30 días después contados desde su publicación, según lo prescrito por el

artículo 454 del mismo cuerpo legal.

Todo el conjunto de normas laborales dictadas con posterioridad al Decreto Ley N° 2.200, tanto las complementarias como las modificadoras, fueron recogidas y sistematizadas en este cuerpo legal.

Respecto del contrato laboral de la gente de mar, éste quedó ubicado en el Libro I denominado “Del Contrato Individual de Trabajo y de la Capacitación Laboral”, en su Título II sobre los Contratos Especiales, específicamente en el Capítulo III, que se llamó “Del Contrato de los Trabajadores Embarcados o Gente de Mar y de los Trabajadores Portuarios Eventuales” y que iba del artículo 92 al artículo 141.

Este capítulo constaba de tres párrafos, siendo el Párrafo 1° destinado a las normas generales y conteniendo dos artículos. En el Párrafo 2° se ubicó el contrato de embarco y se le denominó “Del Contrato de Embarco de los Oficiales y Tripulantes de las Naves de la Marina Mercante Nacional”, encontrándose entre el artículo 94 al artículo 129. A continuación, el Párrafo 3° se preocupó de los trabajadores portuarios, para lo cual se le llamó “Del Contrato de los Trabajadores Portuarios Eventuales” y se encontraba entre el artículo 130 y el artículo 141.

Como ya se señaló, la tarea encargada a la comisión fue, fundamentalmente, la de compilar la legislación laboral existente en la época previa a la dictación del Código del Trabajo de 1987, por lo tanto y salvo escasas excepciones, no existieron modificaciones importantes en este ámbito.

En cuanto a los trabajadores embarcados, no hubo cambios a la normativa que regulaba su contrato laboral, manteniéndose las normas introducidas por el Decreto Ley N° 2.200 y las posteriores modificaciones a este decreto de la Ley N° 18.011 y Ley N° 18.018.

El único aspecto novedoso consistió en el hecho de estar dividido en tres párrafos, donde el primero de estos fue destinado a las normas generales, las que no aportaban nada nuevo a este contrato especial, ya que consistían en las mismas normas vigentes desde las reformas de 1981.

Posteriormente, con la dictación del Decreto con Fuerza de Ley N° 1 de 1994, conocido como el nuevo Código del Trabajo, estas normas fueron reordenadas, desapareciendo el Párrafo 1° pero no sus artículos, los que siguieron formando parte de la legislación laboral que reguló el contrato de trabajo de la gente de mar y que será tratada en detalle en el capítulo siguiente.

# CAPÍTULO III. LEGISLACIÓN LABORAL VIGENTE DEL CONTRATO INDIVIDUAL DEL TRABAJADOR EMBARCADO O GENTE DE MAR.

## **GENERALIDADES.**

En el presente título, se hará una mención a los distintos sujetos que intervienen en la navegación, entre los que se incluye a la dotación de la nave, dentro de los cuales se encuentra el trabajador embarcado. Además, se incluirán varios conceptos sobre aspectos que se relacionan con la actividad marítima, con el objeto de tener una visión más general de este sector de la industria nacional.

En este sentido es que se incluyen definiciones, como ya se señaló, de los sujetos que intervienen en la navegación, con el objeto de tener claridad respecto de quienes son los empleadores de estos trabajadores y quienes no tienen relación con el aspecto laboral de la actividad.

Asimismo, se mencionarán los conceptos de las naves y artefactos navales, su

clasificación, naturaleza jurídica y los tipos de contratos que existen para explotarlos, lo que se relaciona invariablemente con la gente de mar.

Para finalizar, se tratará sobre los libros de navegación y el ámbito de aplicación de este contrato laboral, en cuanto a la nacionalidad de la nave y en los casos de las naves arrendadas y las naves menores, aspectos de suma importancia y que se encuentran regulados en el código, ya que no solo existen los trabajadores marítimos, sino que también están los lacustres y fluviales, lagos y ríos respectivamente, lo que obliga a señalar quienes y en que circunstancias se encuentran sujetos por esta legislación, en especial lo relacionado con las naves menores.

## **1.1. De los Sujetos de la Navegación.**

---

### **1.1.1. El Armador o Naviero.**

El armador, también llamado naviero, es la persona natural o jurídica, sea o no propietaria de la nave, que la explota y expide a su nombre. El marco legal de los distintos sujetos que intervienen en la navegación, se encuentra en el Título IV del Libro III del Código de Comercio y en la Ley de Navegación.

Estas normas señalan que el naviero responde de las obligaciones contraídas por el capitán que conciernan a la nave y a la expedición y, asimismo, de las indemnizaciones a favor de terceros por los hechos del capitán, oficiales y tripulación.

El artículo 887 del Código de Comercio enumera los casos en que el naviero no responde por estos hechos, como tampoco cuando el capitán de la nave ha actuado como delegado de la autoridad pública.

Las situaciones de excepción, en que se libera de responsabilidad al naviero, son perfectamente lógicas ya sea porque aluden a casos ajenos a la nave y a la expedición o en los cuales el que pretende la indemnización ha intervenido como cómplice o copartícipe.<sup>20</sup>

El armador puede limitar su responsabilidad en el contrato, siempre y cuando la ley no lo prohíba. Otros casos de limitación de responsabilidad del naviero, se encuentran en el artículo 889 del Código de Comercio. Los montos que puede alcanzar la limitación, están en los artículos siguientes y se encuentran expresados en “unidades de cuenta”, que debe entenderse como el derecho especial de giro, definido por el Fondo Monetario Internacional, considerando su valor al tiempo del pago de la indemnización respectiva, tal como lo establece el artículo 1244 del código. La equivalencia del derecho especial de giro en moneda corriente nacional corresponde determinarla al Banco Central de Chile.

El armador o naviero es con quién los trabajadores celebran el contrato de embarco, y este puede obrar personalmente o representado por el capitán, tal cual lo señala el artículo 98 del Código del Trabajo.

---

<sup>20</sup> Baeza Pinto, Sergio. Derecho Marítimo. Editorial Jurídica de Chile. Santiago de Chile. 1990.

### **1.1.2. El Operador.**

El operador es aquel a quien el naviero confiere un mandato para la explotación de la nave, pudiendo realizarla a nombre propio o del naviero, soportando las responsabilidades consiguientes.

Entre los aspectos importantes a destacar, hay que señalar que quien asuma la explotación de una nave deberá hacer declaración de armador ante la autoridad marítima del puerto de matrícula y que, a falta de ella, el propietario y el armador responderán solidariamente de las obligaciones derivadas de la explotación de la nave.

El artículo 102 del Código del Trabajo define al empleador en el caso de los trabajadores embarcados y señala, entre otros, al operador como uno de los que puede investir tal calidad.

### **1.1.3. Los Agentes.**

El Párrafo 3º del Título IV del Libro III del Código de Comercio se encuentra destinado a los agentes y sus funciones. En el artículo 917 se los nombra y define señalando son tipos de agentes el agente general, el agente de naves o consignatarios de naves y los agentes de estiba y desestiba. Además hay un cuarto tipo de agente señalado en el artículo 924 denominado agente protector.

Se hará una breve reseña de cada uno de ellos, para lo cual se les tratará por separado.

#### **1.1.3.1. El Agente General.**

Es agente general la persona natural o jurídica que actúa en nombre de un armador extranjero, en carácter de mandatario mercantil, tal cual lo expresa el artículo 917 inc. 1º Código de Comercio.

Según el artículo 920 del mismo código, establece que el poder puede constar por escritura pública o privada, telegrama, télex o cualquier otro medio idóneo. Las relaciones entre el naviero y el agente general se rigen por las estipulaciones del contrato y, subsidiariamente por las normas legales relativas al mandato mercantil.

El agente general representa al armador en los contratos de fletamiento y transporte y designa al agente de naves.

#### **1.1.3.2. Agente de Naves o Consignatarios de Naves.**

El artículo 917 inciso 2º del Código de Comercio señala que son agentes de naves o consignatarios de naves, las personas naturales o jurídicas chilenas que actúan, sea en nombre del armador, dueño o capitán y en representación de ellos, para todos los actos o gestiones concernientes a la atención de la nave en el puerto de su consignación.

El agente de naves, por el solo hecho de solicitar la atención de una nave, se entenderá debidamente investido de representación. En todo caso, su poder se puede constituir en cualquiera de las formas indicadas para el caso de los agentes generales.

Puede actuar en juicio, activa y pasivamente, por el capitán, el dueño o armador de la nave a quienes represente, en todo lo relativo a su explotación.<sup>21</sup>

### **1.1.3.3. Agentes de Estiba y Desestiba.**

Los agentes de estiba y desestiba se encuentran definidos en el inciso 3º del artículo 917 del Código de Comercio, y dice que son las personas, naturales o jurídicas chilenas, que efectúan en forma total o parcial la movilización de la carga entre la nave y los recintos portuarios o los medios de transporte terrestre y viceversa. También, son llamadas Empresas de Muellaje.

Son designados por el armador o su agente de naves o por el embarcador o el consignatario, y su mandato debe constar por escrito. Además, pueden representar a mandantes antes las autoridades marítimas y portuarias, y les corresponden las faenas de estiba y desestiba y todo lo relacionado con la movilización de la carga.

### **1.1.3.4. El Agente Protector.**

El agente protector, según lo señala el artículo 924 del Código de Comercio, es la persona designada por el capitán o armador de la nave, cuando ha sido el fletador quien ha designado al agente de naves, en conformidad a lo estipulado en el contrato de fletamiento, para el resguardo de sus intereses.

El contrato de fletamiento es uno de los tipos de contratos utilizados para la explotación de la nave, siendo sus detalles analizados más adelante.

### **1.1.4. La Dotación.**

En la legislación laboral han estado consagrados permanentemente, tanto en el actual Código del Trabajo como en los anteriores, incluyendo el Decreto Ley N° 2.200, además de la Ley de Navegación.

El actual Código del Trabajo señala, en su artículo 99, que los hombres de mar contratados para el servicio de una nave constituyen su dotación. Por su parte, el artículo 100 del mismo código señala que la dotación de la nave se compone del capitán, oficiales y tripulantes.

Sin perjuicio, que este tema será tratado más adelante y con detenimiento, específicamente en lo relacionado con las partes del contrato de embarco, podemos señalar que la dotación de una nave también son sujetos de la navegación marítima, toda vez, que son los encargados y responsables de transportar las mercaderías en las naves, lo que unido a su amplia consagración legal, resultan determinantes para la buena marcha de la actividad. Dentro de la dotación, no todos tiene el mismo tratamiento legal, ya que las responsabilidades son distintas unos de otros, lo que se reafirmará una vez que se analice a cada uno de sus componentes, en especial, la figura del capitán de la nave y a los trabajadores embarcados.

---

<sup>21</sup> Baeza Pinto, Sergio. ob. cit., Pág. 24.

## **1.2. Naves y Artefactos Navales.**

---

### **1.2.1. Nave.**

Según el artículo 826 del Código de Comercio, es toda construcción principal, destinada a navegar, cualquiera que sea su clase y dimensión. El concepto de nave comprende tanto el casco como la maquinaria y las pertenencias fijas o móviles que la complementan.

La nave conserva su identidad, aún cuando los materiales que la forman o su nombre, sean cambiados.

### **1.2.2. Artefacto Naval.**

En el mismo artículo 826 del código, se establece que son aquellos que, no estando contruidos para navegar, cumplen en el agua funciones de complemento o apoyo de la actividades marítimas, fluviales o lacustres o de extracción de recursos, tales como diques, grúas, plataformas fijas o flotantes, balsas u otros similares.

No se incluyen en este concepto las obras portuarias, aunque se internen en el agua. La norma sobre conservación de la identidad de las naves, aunque se cambien sus materiales o nombre, se aplica a los artefactos.

### **1.2.3. Clasificación de las Naves.**

Este aspecto lo regula el artículo 4º de la Ley de Navegación, que señala que las naves se clasifican en mercantes y especiales y, según su porte, en mayores y menores.

A continuación veremos una definición de cada uno de los elementos de esta clasificación.

#### **1.2.3.1. Mercantes.**

Son naves mercantes las que sirven al transporte, sea nacional o internacional.

#### **1.2.3.2. Especiales.**

Son naves especiales las que se emplean en servicios, faenas o finalidades específicas, con características propias para las funciones a que están destinadas, tales como remolcadores, pesqueros, dragas, barcos de recreo, naves científicas.

#### **1.2.3.3. Mayores.**

Son naves mayores todas aquellas que tienen más de cincuenta toneladas de registro grueso.

#### **1.2.3.4. Menores.**

Son naves menores todas aquellas naves que tengan cincuenta toneladas de registro

grueso o menos.

El peso de la nave o, lo que es lo mismo, el peso del volumen de agua desalojado por la carena, se denomina tonelaje de desplazamiento. Si lo que se mide es la capacidad o volumen del buque, se habla de toneladas de arqueado o registro, que puede ser bruto o neto. El primero comprende la capacidad de todos los espacios cerrados de la nave, cualquiera sea su uso; el segundo, el volumen de los espacios cerrados destinados al transporte de mercaderías o pasajeros. La diferencia de ambos corresponde a los espacios de máquinas, calderas, depósitos de combustible y alojamiento de la tripulación.

22

#### **1.2.4. Naturaleza Jurídica.**

Las naves y artefactos navales tienen la naturaleza jurídica de bienes muebles, sujetos a las reglas especiales que los rigen y, en su defecto, a las normas generales sobre bienes muebles del derecho común, todo ello conforme con el artículo 828 del Código de Comercio.

#### **1.2.5. Tipos de Contratos para la Explotación de la Nave.**

La explotación de una nave como medio de transporte reconoce, principalmente, tres clases de contratos, según la naturaleza y extensión de las obligaciones de fletante o armador, a saber, el contrato de pasaje, el contrato de fletamiento y el contrato de transporte de mercaderías por mar.

El contrato de pasaje es aquel en el transportador se obliga a conducir a una persona por mar en un trayecto determinado, a cambio del pago de una remuneración denominada pasaje. Este contrato se encuentra consignado en el artículo 1044 del Código de Comercio.

El contrato de fletamiento es aquel en que el dueño o el armador pone la nave a disposición de otro, para éste la use según su propia conveniencia, dentro de los términos convenidos.

En cambio, es contrato de transporte de mercaderías por mar o contrato de transporte marítimo, aquel en que el dueño o el armador asumen la obligación de embarcar mercancías de terceros en lugares determinados, para conducirlos y entregarlos en otros lugares también determinados.

Estos contratos deben constar por escrito, incluyendo esta expresión en la actual legislación los telegramas, télex u otros medios semejantes, que registren lo estampado por cada parte en estos instrumentos.

La exigencia de un instrumento contractual no es obligatoria para los fletamientos de naves de menos de cincuenta toneladas, todo esto según el artículo 928 de Código de Comercio.

---

<sup>22</sup> Baeza Pinto, Sergio. ob. cit., Pág. 20.



### **1.3. Libros de Navegación.**

---

Debido a que en distintos cuerpos legales, tales como el Código del Trabajo, el Código de Comercio y la Ley de Navegación, se hace mención a los libros de navegación, daremos una breve referencia de aquellos.

En primer lugar se encuentra la Bitácora, que es aquella en que se anota diariamente los acontecimientos o novedades de la navegación.

En segundo lugar está el Libro de Cuenta y Razón, que corresponde a un libro diario de contabilidad, consignando los gastos de la nave en la travesía.

Por último, nos encontramos con el libro denominado Rol de la Tripulación, en que deben figurar todos los tripulantes debidamente individualizados y el cuadro regulador del trabajo, que señala los horarios, turnos, emergencias, etc.<sup>23</sup>

### **1.4. Ámbito de Aplicación de este Contrato Especial.**

---

Uno de los aspectos relevantes de este contrato, es lo relacionado con la aplicación que tiene el marco regulador establecido en el código, en especial, con la normativa aplicable de los tripulantes chilenos y bajo que circunstancias.

Lo anterior es importante, ya que en virtud de aquello, se puede señalar en que caso la ley chilena sigue al trabajador, analizando con esto la importancia de la nacionalidad. Además, se debe tener presente lo que sucede con el arrendamiento de la nave y las hipótesis que plantea la ley en relación con los derechos de los trabajadores.

Finalmente, como tercer aspecto relevante, si las normas de este contrato son aplicables a los trabajadores de todo tipo de embarcaciones, tanto mayores como menores, o sólo a los primeros, todo lo cual será analizado a continuación.

#### **1.4.1. Nacionalidad.**

En el artículo 130 del código se señalan diversos aspectos relacionados con la nacionalidad de la gente de mar. En esta norma, se plantean dos hipótesis en las cuales los oficiales y tripulantes nacionales deben regirse por las normas del párrafo en estudio.

Uno de estos, es el relacionado con el hecho que estos trabajadores se encuentren embarcados a bordo de naves extranjeras. La ley señala que en este caso, para ser aplicables las normas del Párrafo 1º del Capítulo III del Título II del Libro I del Código del Trabajo, tiene como requisito que la nave extranjera debe estar arrendada o fletada y, junto a lo anterior, debe existir un compromiso de compra por parte de navieros chilenos, celebrado antes o durante al arriendo o flete de esta nave.

El segundo aspecto, es el planteado en el mismo artículo 130 del código y que señala que el oficial o tripulante se encontrará sujeto a la las leyes chilenas cuando éste se haya embarcado en nave chilena y que esta se encuentre arrendada o fletada por

---

<sup>23</sup> Humeres Noguera, Héctor. ob. cit., Pág. 161.

navieros extranjeros, sin que sea necesario que exista un compromiso de compra por parte de estos últimos.

Estos son los casos en que la ley plantea cuando rige la legislación nacional al trabajador chileno embarcado, dejando claro cuando estas normas son aplicables y la importancia del marco jurídico dado por el código a la nacionalidad.

#### **1.4.2. Naves Arrendadas.**

En este punto la ley se refiere en dos artículos sobre el tema. Uno de ellos es el que plantea el artículo 130, en relación con naves extranjeras y nacionales, cuando en estas laboren chilenos. Sobre este aspecto, al que ya nos referimos en el título anterior, sólo basta reforzar la idea de que el arriendo de una nave a navieros extranjeros, no limita la eficacia de la ley respecto del trabajador nacional, ya que de la lectura de este artículo, queda suficientemente claro que la legislación nacional se aplica aún en estos casos.

Otra norma, relacionada con el tema del arriendo de naves es el artículo 127 del código, el que se pone en el caso que el dueño de la nave, donde laboran estos trabajadores, arriende esta última y pasen sus oficiales y tripulantes a prestar servicios al arrendatario o armador.

La situación tiene relevancia, al analizar que pasa con la continuidad de los servicios prestados al dueño de la nave antes que éste la arrendara.

Sobre este aspecto, la norma legal dice que no perderán la continuidad de los servicios aquellos oficiales y tripulantes que fueron contratados por el dueño de la nave, en el caso que esta sea arrendada y que pasen a prestar servicios al arrendador o armador, tal cual lo señala el artículo 127 del Código del Trabajo.

#### **1.4.3. Naves Menores.**

En el caso de las naves menores hay que recordar que según el artículo 4 del Decreto Ley N° 2.222 de 1978, que es la actual Ley de Navegación, clasifica a las naves, según su porte, en mayores y menores, siendo estas últimas, las que tienen cincuenta toneladas de registro grueso o menos.

Los trabajadores de las naves menores no se encuentran regulados por las disposiciones del párrafo en estudio, tal cual lo señala el artículo 131 del código. Sin embargo, la ley estableció una excepción al señalar que sí les serían aplicables estas normas a los trabajadores de las naves menores, siempre y cuando existiera acuerdo entre las partes.

## **CONTRATACIÓN DE LA GENTE DE MAR.**

### **2.1. Antecedentes Previos.**

---

Antes de entrar a analizar los tipos de contratos que rigen a la gente de mar, es necesario aclarar algunos puntos que dicen relación con cual tipo de trabajador es el que se encuentra regido por las disposiciones del Párrafo 1º del Capítulo III del Título II del Libro I del Código del Trabajo. Sobre este tema, hay que ver que sucede con los trabajadores de lagos y ríos de nuestro país, los que laboran en el área pública, o los que trabajan en puerto.

De este modo, veremos si la definición de gente de mar incluye a todos los que trabajan en este sector, como también a quienes comprenden el concepto de trabajadores marítimos.

En primer lugar, es necesario aclarar que en vez de hablar de mar, sería más apropiado hablar del agua como medio de navegación y transporte de pasajeros y carga, ya que también se comprende a la navegación por lagos y ríos, siendo estos lacustre y fluvial respectivamente.

En el Código del Trabajo de 1931, se trataba de esta materia en el Párrafo IX del Título II del Libro I, que se refería a los obreros marítimos, de bahía y fluviales, o sea, personal que trabaja en tierra, a orillas del agua, con el objeto de atender a la carga y descarga de barcos, y en el Título V del mismo Libro, que se refería al contrato de embarco, o sea, personal que trabaja a bordo del barco y que atiende a su navegación.<sup>24</sup>

El Decreto Ley N° 2.200, en su artículo 166, derogó toda norma contraria o incompatible con su texto y en especial los Libros I y II del Código de 1931, dejando subsistentes ambas normativas en tanto no se dictaren y entrasen en vigencia las nuevas disposiciones legales. Posteriormente, se dispuso que todo lo relacionado con los trabajadores embarcados y los portuarios se regirían por este decreto ley.

En consecuencia, fueron dictadas nuevas normas en relación con los trabajadores que laboraban a bordo de las naves, no estableciendo la ley ningún distingo respecto de si estos ejercían sus funciones en el mar, en un lago o en un río.

Además, el actual código del trabajo señala en su artículo 131 que no se aplicarán las disposiciones de este párrafo a los trabajadores embarcados en naves menores, salvo que exista acuerdo entre las partes, siendo por tanto, la única distinción dispuesta por la ley para el caso de los que laboran embarcados, como se señala, en naves de 50 o menos toneladas de registro.

De no existir este acuerdo expreso, los trabajadores de naves menores quedan sometidos al estatuto jurídico general de todos los trabajadores.

A continuación, es importante señalar que los trabajos ejecutados en el área pública, quedan fuera del ámbito legal jurídico establecido en el Código del Trabajo. Es por esto, que los servicios que se ejecutan a favor de la Armada Nacional, buques de guerra para la defensa nacional y, en general para el Estado, no se rigen por estas disposiciones, teniendo estos últimos, un marco jurídico especial dictado para tales efectos.

Enseguida, es preciso distinguir respecto del trabajo desarrollado a bordo de naves de aquel efectuado en tierra, en los puertos, en servicio de embarque, desembarque, de

<sup>24</sup> Humeres Noguera, Hector. ob. cit., Pág 149.

carga y descarga. Más aún, la actividad de los astilleros, de construcción, reparación y mantenimiento de naves, no forma parte de la denominada “Gente de Mar”.<sup>25</sup>

El Decreto Ley N° 2.200, señaló en cuanto a los portuarios, que se regirán por las normas de los trabajadores eventuales, que no definió este decreto ley ni tampoco se refirió a sus características, derechos y obligaciones.

En el Código del Trabajo de 1987 y en actual, se tratan en detalle las normas que rigen a estas dos categorías de trabajadores: embarcados y portuarios eventuales.

En resumen, el concepto de trabajadores marítimos o gente de mar, debe entenderse, no ejerciendo labores exclusivamente en el mar, sino que más bien en el agua que sirve como medio de navegación, ya que así se incluyen a los trabajadores de ríos y lagos que trabajen embarcados en naves mayores, o en naves menores con acuerdo expreso de las partes.

Estos, son los que se encuentran regidos por las disposiciones del Párrafo 1° del Capítulo III del Título II del Libro I del Código del Trabajo.

No se incluyen, a los que trabajen ejerciendo labores en la Armada Nacional, por tener estos un estatuto especial y a los que laboran en tierra, como son los portuarios, por estar regulados por un párrafo especial dentro del mismo Capítulo III que desarrolla el marco jurídico de los embarcados, donde se encuentra la definición, características, derechos y obligaciones de los trabajadores portuarios y portuarios eventuales.

## **2.2. Tipos de Contratos.**

---

En principio, existen tres tipos de contratos que son usados en la práctica marítima para contratar trabajadores, los que al pactarse con trabajadores embarcados, pasan a ser contratos de embarco.

En primer lugar, nos encontramos con el *Contrato por Tiempo Indefinido*, que es aquel que se pacta con el trabajador embarcado y con el personal de tierra.

En segundo lugar, está el *Contrato por Viaje Redondo*, que es utilizado exclusivamente para el personal embarcado y consistente en contratar a uno de estos trabajadores sólo por un viaje específico, al término del cual, se finiquita el contrato por conclusión del trabajo o servicio que dio origen a éste.

Finalmente, tenemos el *Contrato por Tiempo Determinado* que es aquel que dura el tiempo que se haya estipulado por las partes, pudiendo ser empleado tanto para los que laboran embarcados como los que lo hacen en tierra.

Al analizar estos contratos nos encontraremos con dos contratos en uno, o más bien, con una “dualidad contractual”, ya que en ellos coexistirán tanto el contrato de laboral como el de embarco.

Este punto será tema en el título siguiente, al analizar con detalle el contrato de embarco, sirviendo este análisis a los contratos laborales marítimos como una base

---

<sup>25</sup> Macchiavello Contreras, Guido. ob. cit., Pág 423.

introdutoria para lo que vendrá más adelante.

## **CONTRATO DE EMBARCO.**

### **3.1. Introducción.**

---

Uno de los aspectos más importantes y característicos de este contrato especial laboral es el relacionado con una “*Dualidad Contractual*” a la que se ven sujetos los trabajadores que efectúan sus labores embarcados.

Esto es así, ya que el vínculo contractual consiste, por una parte, en el contrato individual de trabajo común, que debe constar por escrito y debiendo contener, a lo menos, las estipulaciones del artículo 10 del Código del Trabajo, y por otro lado, existe el contrato de embarco, que no tiene el carácter de incompatible con el contrato de trabajo común, pero sí disposiciones y cláusulas propias que se encuentran regulados por el código y que serán tratadas con detalle más adelante.

En consecuencia, se puede afirmar que en el caso de los trabajadores embarcados o gente de mar (llamados así por el código, aunque sea un contrato aplicable también a los trabajadores lacustre y fluviales que ejerzan labores en naves mayores y en naves menores con acuerdo de las partes) coexisten dos contratos que regulan sus relaciones con el empleador, teniendo por una parte, el contrato individual de trabajo común para la mayoría de los trabajadores, y por otro lado, el contrato de embarco.

Para graficar lo expuesto, se analizará los distintos contratos usados por la actividad marítima para vincularse legalmente con el personal embarcado y que fueron tratados en el título anterior.

En el caso del *Contrato por Tiempo Indefinido*, que es aplicable tanto al trabajador embarcado como al que trabaja en tierra, se puede señalar que durante la vigencia de éste se pueden pactar uno o más contratos de embarco, los que a su vez pueden ser por un tiempo determinado, esto es, con un plazo fijo, o también por viaje redondo consistente en lo que dure la travesía o viaje que dio origen al contrato.

A su vez, en el *Contrato por Tiempo Determinado* podemos señalar que mientras se encuentre vigente el plazo por el cual se ha acordado este contrato, se pueden pactar todos los contratos de embarco que se puedan durante este plazo.

Finalmente, en cuanto al *Contrato por Viaje Redondo*, en la práctica se confunde este contrato con el contrato individual de trabajo común, al pactarse sólo por un viaje específico, al término del cual se finiquita el vínculo laboral por concluido el trabajo o servicio que le dio origen. Cabe recordar, que esta forma de contratación es exclusiva de los trabajadores embarcados.

En consecuencia, el contrato de embarco es contrato especial que se encuentra estrechamente vinculado al contrato de trabajo individual, tanto que aquel no podría

existir sin éste, sin perjuicio que en el caso del contrato por viaje redondo, sin mediar contrato por tiempo indefinido o determinado, ambos contratos entren a confundirse en uno sólo.

En resumen, existe un vínculo claro entre el contrato de individual de trabajo común y el contrato de embarco, de modo que, el primero de estos es uno que determina e informa todas las contraprestaciones que se adeudan empleador y trabajador a través de todo el tiempo que se prestan los servicios, y por su parte, el contrato de embarco, determina las condiciones en que se desarrollará un viaje específico.<sup>26</sup>

Es en virtud de todo lo anterior, que se puede afirmar que en el caso de los trabajadores embarcados se daría una “*Dualidad Contractual*”, que se traduce en la existencia de dos contratos de trabajo para un mismo trabajador, siendo uno, el contrato de trabajo común, y el otro, el contrato de embarco.

La existencia de estos dos contratos tiene su sustento legal en el propio Código del Trabajo, específicamente, el inciso final del artículo 98 al señalar que las cláusulas del contrato de embarco *se deben tener por incorporadas* al respectivo contrato de trabajo, aún cuando éste no conste por escrito.

En este sentido, no está de más mencionar el Dictamen N° 3280-93, de 12 de agosto de 2003, de la Dirección del Trabajo, en que señala que el Contrato de Embarco y el Contrato Individual de Trabajo constituyen, desde el punto de vista laboral, contratos diferentes, razón por la cual en la relación que une a la gente de mar con el armador o naviero deben, necesariamente, concurrir ambos. Por consiguiente, en el evento de no encontrarse escriturado el contrato individual de trabajo, no resulta posible considerar como tal al contrato de embarco.

Para finalizar, pueden existir tantos contratos de embarco como viajes haga el miembro de la dotación, y la existencia de estos diferentes contratos de embarco no alteran el contenido y naturaleza del contrato de trabajo existente entre trabajador y empleador.

### **3.2. Definición.**

---

Una vez resuelto lo relacionado con la existencia de dos contratos para los trabajadores embarcados, corresponde analizar en detalle el contrato de embarco, para lo cual partiremos con su definición.

El Código del Trabajo señala, en su artículo 98, que el contrato de embarco es aquel que celebran los hombres de mar con el naviero, sea que éste obre personalmente o representado por el capitán, en virtud del cual aquéllos convienen en prestar a bordo de una o varias naves del naviero, servicios propios de la navegación marítima, y éste a recibirlos en la nave, alimentarlos y pagarles el sueldo o remuneración que se hubiere convenido.

Por otra parte, el artículo 96 del mismo código, define al personal embarcado o gente

---

<sup>26</sup> Cabezas Medina, Francisco. ob. cit., Pág. 88

de mar como aquel que, mediando contrato de embarco, ejerce profesiones, oficios u ocupaciones a bordo de naves o artefactos navales.

Sobre la base de estas dos definiciones, podemos concluir, que este contrato especial existe cuando lo celebra la gente de mar con el naviero, personalmente o representado, y en el que se pactan derechos y obligaciones propios de este tipo de actividad. Junto a lo anterior, la calidad de personal embarcado o gente de mar la da precisamente la existencia de un contrato de embarco y el ejercicio por parte de este personal de profesiones, oficios u ocupaciones a bordo de naves o artefactos navales.

### **3.3. Características.**

---

Para desglosar las características de este contrato especial laboral nos remitiremos a las clasificaciones mencionadas para los contratos del derecho civil, en lo que sea pertinente. En este contexto, vamos a distinguir tanto las características legales del contrato como las doctrinarias.

En un primer término se tratarán las características legales.

En primer lugar se trata de un *contrato bilateral*, ya que según el criterio usado por el legislador lo es, al existir la circunstancia de que ambas partes se obligan recíprocamente. Es del caso que el personal embarcado conviene en prestar a bordo de una o varias naves del naviero, servicios propios de la navegación marítima, y éste a recibirlos en la nave, alimentarlos y pagarles el sueldo o remuneración que se hubiere convenido.

En segundo lugar tenemos que es un *contrato oneroso*, al reportar utilidades para ambas partes, quienes a su vez, se gravarían recíprocamente.

Esta característica no es apreciable de manera inmediata ya que las ganancias del naviero no se reflejarían de manera tangible como sucedería con las del trabajador embarcado en la medida que cumple el contrato, sin embargo, esta existe para el naviero, gravándose ambos en los términos señalados en la característica anterior.

Finalmente, tenemos que es un *contrato solemne*, ya que como lo señala el artículo 98 inciso segundo del Código del Trabajo, éste debe ser autorizado en la Capitanía de Puerto en el litoral y en los consulados de Chile cuando se celebre en el extranjero.

A continuación mencionaremos sus características doctrinarias.

Partiremos señalando que es un *contrato nominado*, ya que es aquel que se encuentra regulado por la ley, en este caso, la legislación laboral.

En segundo lugar, es un *contrato individual*, ya que siendo las partes aquellos que han concurrido personalmente o representados a la celebración del contrato, es finalmente en ellos, y sólo en ellos, en quienes se radicarán los efectos de contrato.

Para concluir, señalaremos que es *contrato de tracto sucesivo* al cumplirse sus efectos día a día, instante a instante.

### **3.4. Requisitos.**

---

En este título analizaremos, como requisitos del contrato del embarco, los relacionados con la capacidad de la gente de mar para vincularse laboralmente, los que en este caso se refieren a cuando el trabajador puede desempeñarse a bordo y, en definitiva, cual serían las condiciones que deben cumplir estos trabajadores para celebrar un contrato de embarco. A continuación los analizaremos:

Estar en posesión de un título y una licencia, si son oficiales, o matrícula, si son tripulantes.

El artículo 97 del Código del Trabajo, específicamente en su inciso primero, señala en su 1º parte que para desempeñarse a bordo, deberá la gente de mar estar en posesión de un título y una licencia o matrícula, según corresponda.

Este aspecto se encuentra en concordancia con lo establecido en el artículo 61 del Decreto Ley N° 2.222, o la Ley de Navegación, que señala que salvo lo previsto en el artículo 68 de la misma ley, para ser oficial de naves nacionales será necesario poseer título de tal y licencia de embarco, otorgados por el Director; ser chileno y estar inscrito en el Registro de Oficiales de Naves de la Dirección.

A su vez, el artículo 65 de la Ley de Navegación señala que para ser tripulante de naves nacionales es necesario ser chileno, poseer matrícula o permiso otorgado por la Autoridad Marítima y estar inscrito en el respectivo Registro.

Ahora bien, dicho título y su respectiva licencia o matrícula, tiene por objeto establecer objetivamente una idoneidad para el cargo. Es por esto, que podemos calificar este aspecto como un requisito del contrato de embarco, ya que si una persona no cuenta con el título, licencia o matrícula, no está legalmente habilitada para desempeñar el trabajo y por consiguiente no podrá suscribir el respectivo contrato de embarco por la falta de este requisito.

Que sean de vigencia nacional y otorgada por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

Este requisito se encuentra también consagrado en el artículo 97 del código, señalando además que, estos documentos se otorgarán a toda persona que los solicite y que reúna los requisitos reglamentarios.

La finalidad que tiene la ley para su exigencia, no es más que la de controlar el cumplimiento de las exigencias de seguridad, la calificación profesional y la aptitud de salud del trabajador.

El Contrato de Embarco debe ser autorizado.

El artículo 98 del código señala en su inciso segundo que el contrato debe ser autorizado en la Capitanía de Puerto en el litoral y en los consulados de Chile cuando se celebre en el extranjero.

En síntesis, estos puntos analizados, que denominamos como requisitos del contrato de embarco, lo son en la medida que sin ellos no podría llevarse a cabo el respectivo



vinculo laboral, ya que sencillamente se estaría pasando por alto formalidades exigidas por la ley para tal efecto.

### **3.5. Cláusulas.**

---

En este aspecto, hay que regirse por lo señalado por el artículo 103 de Código del Trabajo, que señala que el contrato de embarco deberá contener las estipulaciones del contrato individual de trabajo, además de las señaladas en este artículo.

Esta norma despeja sin lugar a dudas la existencia de dos contratos, una dualidad contractual ya analizada, que se refleja en el hecho de que además de las estipulaciones propias del contrato de embarco, que se encuentran en detalle consignadas en el Párrafo I del Capítulo III del Título II del Libro I del Código del Trabajo, debe por expreso mandato de la ley, indicar las estipulaciones del contrato individual de trabajo común, esto es, las del artículo 10 del código, fundiéndose ambos en uno sólo contrato para este tipo de trabajadores.

A continuación, mencionaremos las cláusulas del contrato de embarco, lo que para efectos prácticos dividiremos en cláusulas del contrato de trabajo y las del contrato de embarco propiamente tal.

#### **3.5.1. Del Contrato de Trabajo.**

Siguiendo el artículo 10 del código, el contrato de trabajo debe contener las estipulaciones allí mencionadas, las que en conjunto con las exigidas para el contrato de embarco constituyen el marco legal que regulará las relaciones laborales de la gente de mar y el naviero o quien lo represente. Las estipulaciones son las siguientes:

Lugar y fecha del contrato.

Individualización de las partes con indicación de la nacionalidad y fechas de nacimiento e ingreso del trabajador.

Determinación de la naturaleza de los servicios y del lugar o ciudad en que hayan de prestarse.

Monto, forma y período de pago de la remuneración acordada.

Duración y distribución de la jornada de trabajo, salvo que en la empresa existiere el sistema de trabajo por turno, caso en el cual se estará a lo dispuesto en el reglamento interno.

Plazo del contrato.

Demás pactos que acordaren las partes.

Deberán señalarse también, en su caso, los beneficios adicionales que suministrará el empleador en forma de casa habitación, luz, combustibles, alimento u otras prestaciones en especie o servicios.

Cuando para la contratación de un trabajador se le haga cambiar de domicilio, deberá dejarse testimonio del lugar de su procedencia.

Si por la naturaleza de los servicios se precisare el desplazamiento del trabajador, se entenderá por lugar de trabajo toda la zona geográfica que comprende la actividad de la empresa. Esta norma se aplicará especialmente a los viajantes y a los trabajadores de empresas de transportes.

Estas dos últimas normas tienen una especial importancia relacionada con el contrato de embarco, dado que por la esencia de los servicios que prestan los hombres de mar, deben estos cambiar de domicilio y, además, se les exige un constante desplazamiento en distintos lugares geográficos.<sup>27</sup>

### **3.5.2. Del Contrato de Embarco.**

En el artículo 103, el código establece que el contrato de embarco, además de lo expresado en el artículo 10, deberá indicar:

Nombre y matrícula de la nave o naves.

Asignaciones y viáticos que se pactaren.

Puerto donde el contratado debe ser restituido.

Otro requisito es el señalado tácitamente en el artículo 105, al establecer las distintas formas de subsanar la falta de firma del contrato de embarco. Este señala que si por motivos extraordinarios la nave se hiciera a la mar con algún oficial o tripulante que no hubiere firmado su contrato de embarco, el capitán deberá subsanar esta omisión en el primer puerto en que recalare, con la intervención de la autoridad marítima de este, pero, en todo caso, el individuo embarcado deberá haber sido registrado en el Rol de la nave.

Además, en el inciso siguiente señala los pasos a seguir en el caso de falta de convenio provisional escrito.

Como puede apreciarse, el hecho de que falte la firma en el contrato de embarco no es un hecho menor y lo demuestra la especial preocupación demostrada por el legislador en este sentido, regulando los pasos a seguir en el caso de que se produzca tal omisión.

Sobre este punto, cabe aclarar lo señalado en el inciso final del artículo 98 del código, al señalar que las cláusulas del contrato de embarco se entenderán incorporadas al respectivo contrato de trabajo, aún cuando éste no conste por escrito. Lo anterior, se entiende si se toma en cuenta que el legislador reguló el período en que la nave se hiciera a la mar sin el contrato de embarco firmado por el trabajador, obligando al capitán a subsanar esta omisión en el primer puerto que recalare, demostrando la especial preocupación y la importancia dado este aspecto.

Por tanto, se debe señalar un requisito más a los ya mencionados, cual es el siguiente:

El contrato debe ser firmado.

Finalmente, la firma del contrato de embarco va en directa relación con el carácter solemne del mismo.

---

<sup>27</sup> Cabezas Medina, Francisco. ob. cit., Pág. 70.

## **3.6. La Autoridad Marítima.**

---

### **3.6.1. Concepto.**

La Autoridad Marítima es aquella autoridad encargada de cumplir las distintas funciones que la ley le ha encomendado y que dice relación, en materia laboral, con los servicios prestados en alta mar, lejos de todo control y vigilancia y que, al mismo tiempo, exige preparación técnica y eficaz de los trabajadores embarcados, entre otras funciones.

La Autoridad Marítima se encuentra en todos los puertos del país, ya que, en la Ley Nº 17.816, de 3 de noviembre de 1972, se ordenó crear en cada puerto marítimo, fluvial o lacustre, cabecera de provincia o departamento en que existan tres o más armadores, agencias de naves o embarcadores, una Oficina de Contratación de Empleados de Bahía, Fluviales o Lacustres, que estará formada por el inspector del trabajo de mayor graduación, que la presidirá, dos representantes patronales y dos de los empleados, designados estos últimos por el sindicato o gremio que allí exista.

Esta Oficina debe ser asesorada, en materia de su incumbencia, por el gobernador marítimo o el capitán de puerto respectivo, que, generalmente, lo son marinos retirados de la Armada Nacional.

### **3.6.2. Funciones.**

Dentro de los casos en las cuales interviene la Autoridad Marítima, podemos señalar las siguientes:

Calificar y controlar la aptitud y preparación profesional de los Oficiales, y la idoneidad y las condiciones físicas de las personas que a cualquier título o empleo integran la dotación de una nave nacional. (Art. 74 D.L. Nº 2.222)

Mantener el orden y la disciplina en los puertos marítimos, fluviales o lacustres, y aplicar las sanciones por las faltas que allí se cometieren. (Art. 80 D.L. Nº 2.222)

Expedición de título y licencia o matrícula, otorgado por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. (Art. 97 Código del Trabajo)

Autorización del Contrato de Embarco. (Art. 98 Código del Trabajo)

Dejación del empleo, que en caso de suceder en el extranjero, debe ser autorizado por un cónsul. (Art. 120 Código del Trabajo)

Anotación en la libreta de cada tripulante del desembarco anterior, en las mismas condiciones señaladas en el numero precedente. (Art. 104 Código del Trabajo)

Si un tripulante no hubiese firmado su contrato antes del zarpe de la nave, el capitán debe subsanar esa omisión ante la autoridad marítima del primer puerto que toque y, en todo caso, deberá ser anotada en el rol de la tripulación. (Art. 105 Código del Trabajo)

El cuadro regulador del trabajo, tanto en la mar como en el puerto, y preparado por el capitán, debe ser visado por la Autoridad Marítima para establecer su concordancia con el reglamento del trabajo a bordo. (Art. 115 Código del Trabajo.)

## CONTRATO DE TRABAJO DEL PERSONAL EMBARCADO O GENTE DE MAR.

### 4.1. Partes.

---

Las partes del contrato de embarco se encuentran consignadas en el mismo párrafo en que se regula este contrato especial, continuando con esto, las normas detalladísimas que a este respecto tenía el antiguo Código del Trabajo de 1931.

En efecto, el actual Código del Trabajo establece que se debe entender por empleador para efectos del párrafo 1º del Capítulo III del Título II del Libro I de este cuerpo legal.

Además, señala quienes son las personas que constituyen la dotación de una nave y quienes son los que la compondrían.

Para efectos de este trabajo, partiremos estudiando al empleador del contrato de embarco, en que casos es representado y su consignación en el código.

A continuación, haremos mención a la dotación de la nave y, sobre la base de lo señalado por el código, partiremos mencionando quienes la constituyen y de quienes se componen, para posteriormente hacer un análisis de estos últimos.

#### 4.1.1. Empleador.

El empleador para Código del Trabajo es aquel consignado en su artículo 102 que señala que, para los efectos de este párrafo, es todo dueño o armador u operador a cualquier título de un buque mercante nacional.

Este empleador, que es parte del contrato, puede obrar o celebrara contratos de embarco, tanto por sí mismo como representado. Así resulta, después de ser relacionado con la definición del contrato de embarco contemplado en el artículo 98, donde se señala que éste es el celebrado entre el hombre de mar y el naviero, pudiendo obrar este último, personalmente o representado por el capitán.

Finalmente, hay que hacer mención al artículo 4 del código que señala que se presume de derecho que representa al empleador y que en tal carácter obliga a éste con los trabajadores, el gerente, el administrador, el capitán de barco y, en general, la persona que ejerce habitualmente funciones de dirección o administración por cuenta o representación de una persona natural o jurídica.

#### 4.1.2. Dotación.

En este aspecto, debemos señalar que el artículo 99 del código establece que los hombres de mar contratados para el servicio de una nave constituyen su dotación.

Por otro lado, el artículo 100, en su inciso 1º, dice que la dotación de la nave se compone del capitán, oficiales y tripulantes.

En este mismo sentido, el artículo 48 del Decreto Ley N° 2.222, o Ley de Navegación, señala que el personal embarcado o "gente de mar" se divide en las siguientes categorías, según la clase de nave en que presta servicios:

De naves mercantes:

Capitán;

Oficiales;

c) Tripulantes.

De naves especiales y menores:

a) Patrones:

b) Oficiales de naves especiales;

c) Tripulantes de naves especiales

d) Pescadores artesanales.

A continuación, mencionaremos los requisitos exigidos para ser capitán de una nave y cual serían algunas de sus funciones.

#### **4.1.2.1. El Capitán.**

Sobre esta materia, debemos remitirnos al Código de Comercio que en su artículo 905 define a la figura del capitán como el jefe superior de la nave encargado de su gobierno y dirección y está investido de la autoridad, atribuciones y obligaciones que se indican en este código y en las demás normas legales relativas al capitán.

La Ley de Navegación señala en su artículo 49 que para ser capitán es necesario ser chileno y poseer el título de tal conferido por el Director.

Dentro de las atribuciones que tiene el capitán, están las de representar al naviero en juicio, activa y pasivamente; la representación de los cargadores en la conservación de la carga y los resultados de la expedición; la facultad de ejercer las funciones técnicas, profesionales y comerciales que le sean propias, siendo este aspecto de vital importancia, ya que le da la autonomía necesaria para ejercer las labores propias de su cargo, en las especiales condiciones en que debe hacerlo y, en plena concordancia con los demás cuerpos legales que regulan su función.

Además, y ahora como obligaciones, debe hacer las reparaciones requeridas por la nave; comprar pertrechos en casos de fuerza mayor y en los puertos en los que el armador no tenga agente. Por último, y como cosa muy principal, el capitán es el encargado del orden y la disciplina a bordo, tal como lo señala en artículo 908 del Código de Comercio.

Otras obligaciones del capitán, se encuentran enumeradas en el artículo 914 del Código de comercio.

El Código del Trabajo, por su parte, señala que el capitán puede firmar el contrato de

embarco de los trabajadores embarcados, en representación del naviero, tal como lo dice su artículo 98.

El artículo 100, en su inciso tercero, señala que será el capitán quien les señalará las funciones que desempeñarán los oficiales y tripulantes a bordo de las naves, en conformidad a lo señalado por las partes. En el artículo 104 establece, como obligación del capitán, tomar sólo oficiales o tripulantes que en sus libretas tengan anotado el desembarco de la nave en que hubieren convenido anteriormente.

Respecto de la jornada laboral, el artículo 108 señala que las disposiciones relativas a la jornada semanal no serán aplicables al capitán, considerándose sus funciones como de labor continua y sostenida, mientras permanezca a bordo.

Finalmente, en este resumen de las atribuciones y obligaciones del capitán, señalaremos que es éste último el encargado del Cuadro Regulador del Trabajo, en que será preparado y firmado por el capitán y visado por la autoridad marítima, según lo ordena el artículo 115 del código.

#### **4.1.2.2. Los Oficiales.**

Respecto a los oficiales, podemos señalar que en el artículo 100 inciso segundo, y atendiendo a su especialidad, estos se clasifican en personal de cubierta, personal de máquina y servicio general.

Para estos efectos, nos regiremos por el Decreto Supremo N° 26 de 1987, en el cual se hace mención a las distintas categorías de los oficiales, entre otras materias.

Así, tenemos que los Oficiales de Cubierta se clasifican en *Primer Oficial*, quién según el artículo 17 del D. S. N° 26, es después del capitán el jefe de la nave dependiendo directamente de él y es el Jefe del Departamento de Cubierta. Sus funciones son la dirección, programación y supervisión de la operación de la nave y del trabajo del personal dependiente. Todos los oficiales de la nave y todos los tripulantes están subordinados a él.

Está también el *Oficial Segundo*, quien tiene a su cargo todo o relacionado con la navegación, señalando el artículo 19 del D.S. N° 26 que especialmente lo es de la instrumentación de navegación y meteorología, relojes y cronómetros, cartas náuticas y derroteras; material, libros y documentos propios de la navegación.

Finalmente, está el *Radiotelegrafista* que tiene a su cargo el servicio de comunicaciones de la nave y para este caso depende directamente del capitán, establecido así por el artículo 23 del D.S. N° 26.

A continuación, tenemos a los Oficiales de Máquinas, entre los que se encuentran el *Ingeniero Jefe de Máquinas*, quién es el encargado de la observancia de las medidas de seguridad, limpieza y mantención. Además, tiene a su cargo el correcto funcionamiento de la planta de propulsión, todo esto según lo señalan los artículos 25 y 26 del D.S. N° 26.

Existen también el *Primer, Segundo y Tercer Ingeniero Guardiero*, quienes en general, están a cargo de la parte mecánica de los artefactos navales que la normativa

asigna. Artículos 30 al 36 del D.S. N° 26.

Están, el *Frigorista*, quien tiene a su cargo los compresores y plantas frigoríficas de carga y de consumo y, para concluir, el *Electricista*, que como es de suponer, son de su cargo todos los elementos e instalaciones eléctricas de la nave. Artículos 37 y 39 del D.S. N° 26.

Para finalizar, están los Oficiales de Servicio General o de Administración donde se encuentran, el *Comisario*, que como señala el artículo 41 del D.S. N° 26, esta a cargo de la administración financiera, secretaría y mayordomía de la nave y del trabajo del personal dependiente.

En la misma labor, se encuentra el *Sobrecargo* que es el encargado de la tramitación de la documentación relacionada con la carga de acuerdo con la reglamentación vigente, y el *Mayordomo*, quien es el oficial a cargo del personal dependiente del servicio de cámara y la ubicación y bienestar de la tripulación y pasajeros. Art. 44 y 47 del D.S. N° 26.

Nos encontramos también, como oficial de servicio general, al *Médico* y al *Oficial de Primeros Auxilios*, quienes están a cargo de la sanidad de la nave, además de los accidentados y enfermos. Art. 49 y 51 del D.S. N° 26.

#### **4.1.2.3. Los Tripulantes.**

En el ya citado artículo 100 del código, se establece que los tripulantes se dividen en personal de cubierta y personal de máquina.

Como Tripulantes de Cubierta, se encuentra el *Contramaestre* quién es el superior jerárquico de los tripulantes, en que sus obligaciones se encuentran en el artículo 53 del D.S. N° 26. A continuación, se mencionan al *Pañolero de Cubierta*, a cargo de los materiales de carga y de descarga; los *Marineros Timoneles*, a cargo del turno de guardia vigía en el puente y, los *Marineros*, quienes son los que efectúan trabajos correspondientes al departamento de cubierta. Art. 54, 57 y 59 del D.S. N° 26.

Los Tripulantes de Máquinas, son los que tiene las funciones que el reglamento les asigna relacionadas con reparaciones, limpieza y cooperación en el departamento de máquinas. Aquí se encuentran, el *Pañolero de Máquinas*, el *Mecánico*, *Bombero*, *Maquinista* y *Fogonero*. Art. 63 al 76 del D.S. N° 26.

La nomenclatura utilizada por el Decreto Supremo N° 26 de 1987, recién expuesta, ha quedado superada por la moderna tecnología computacional ocupada actualmente en la navegación marítima.<sup>28</sup>

## **4.2. De la Jornada Laboral.**

---

Para efecto de señalar la jornada laboral de los trabajadores embarcados o gente de mar, esta será analizada, en primer lugar, en cuanto a las funciones que cumplen en navegación o servicio de mar, en segundo lugar, en servicio de puerto y, finalmente,

<sup>28</sup> Cabezas Medina, Francisco. ob. cit., Pág. 84.

como guardia de puerto.

El artículo 112 establece que para la distribución de la jornada de trabajo y turnos, el servicio de a bordo se dividirá en servicio de mar y servicio de puerto.

#### **4.2.1. En Navegación.**

La jornada laboral en navegación o servicio de mar, se encuentra consagrado en el Código del Trabajo en el artículo 106 que dispone que la jornada semanal de la gente de mar será de cincuenta y seis horas, distribuidas en ocho horas diarias.

El inciso segundo de este mismo artículo, señala que las horas extraordinarias podrán pactarse por las partes sin sujeción al máximo establecido en el artículo 31 del código, esto es, no existe inconveniente para pactar y trabajar sobretiempo. En síntesis, para estos trabajadores no opera el límite de dos horas extras por día que prescribe el artículo 31.

La distribución de la jornada de trabajo establecida en el artículo anterior, se hará directamente por el armador o por intermedio del capitán, señalado así por el artículo 107.

Por su parte, el artículo 108 del código establece que el Capitán, o quién lo reemplazare, no le es aplicable las disposiciones relativas a la jornada laboral tratada en el artículo 106, ya que sus funciones son consideradas como de labor continua y sostenida mientras permanezca a bordo.

Dicha disposición debe ser aplicada también al ingeniero jefe, al comisario, al médico, al telegrafista a cargo de la estación de radio y a cualquier otro oficial que, como jefe de un departamento o servicio, deba fiscalizar los trabajos de sus subordinados, según lo señala el inciso segundo del artículo 108 del código.

Finalmente, debemos señalar que en su artículo 113 el código señala que para el servicio de mar, el personal de oficiales de cubierta y de máquina se distribuirá en turnos, y en equipos el personal de oficiales de servicio en general. Los tripulantes trabajarán en turno o equipos según lo determine el capitán.

Respecto del trabajo en la mar, su distribución puede igualmente comprender las atenciones y labores de día y de noche, colectivas y discontinuas, que tengan por objeto realizar servicios que el reglamento especificará, todo esto, según lo señala el inciso segundo del artículo 113 del código.

Para concluir, podemos señalar que las reglas del servicio de mar se aplican no sólo cuando la nave se encuentra en el mar o en rada abierta, sino también todas las veces que la nave permanezca menos de veinticuatro horas en rada abrigada o puerto de escala. Además, serán aplicables estas reglas, en todo o parte, durante la salida y entrada a puerto y en los pasos peligrosos, mientras se ejecuten los trabajos de seguridad y atención del movimiento de los pasajeros en los días de llegada y salida (Art. 112 inciso 2º y 4º).

#### **4.2.2. En Puerto.**

Respecto del trabajo en puerto o servicio en puerto, cabe consignar lo establecido en el



artículo 109 del Código del Trabajo donde señala, en su segunda parte, que la jornada laboral de los trabajadores embarcados, durante la semana, no podrá exceder de cuarenta y ocho horas. En concordancia con lo anterior, no será obligatorio el trabajo en días domingo o festivos cuando la nave se encuentre fondeada en puerto.

En consecuencia, ante la circunstancia de encontrarse la nave fondeada en puerto, se debe aplicar la regla general sobre descanso semanal, de suerte que la duración del trabajo en la semana respectiva, no podrá exceder de cuarenta y ocho horas.

Otro aspecto, relacionado con el servicio de puerto, es el establecido en el artículo 114 inciso primero del código, que señala para este servicio que toda la dotación se debe agrupar en categorías para realizar la jornada de trabajo. Se exceptúan, los encargados de la vigilancia nocturna y los trabajen en los servicios que exijan un funcionamiento permanente, desempeñándose estos, en turnos o equipos, de día y de noche, sin interrupción.

#### **4.2.3. Guardias de Puerto.**

Sobre la jornada laboral de los guardias de puerto, hay que partir señalando lo dispuesto en el artículo 114 inciso segundo del Código del Trabajo, en orden a que los trabajadores que estén cumpliendo turnos de guardias de puerto estarán a disposición del empleador durante las veinticuatro horas del día, debiendo, en consecuencia, permanecer a bordo.

La Dirección del Trabajo en el Dictamen N° 5686/134 de 16 de agosto de 1990, ha señalado respecto a los guardias de puerto, que estos deben estar a disposición del empleador y permanecer a bordo durante las veinticuatro horas, por lo cual estos trabajadores carecen del derecho al descanso mínimo a que se refiere el artículo 113 del Código del Trabajo. A continuación señala, que las horas que deben permanecer a bordo, a disposición del empleador, constituyen tiempo extraordinario y deben pagarse con el recargo legal correspondiente en la medida en que excedan la jornada semanal o convenida, si fuese menor.

La jurisprudencia administrativa, en Dictamen N° 3283/90 de 2 de mayo de 1991 de la Dirección del Trabajo, ha señalado que los trabajadores que se encuentren de guardias de puerto deben estar a disposición del empleador y permanecer a bordo las veinticuatro horas del día, sin perjuicio de que están afectos a una jornada ordinaria semanal de cuarenta y ocho horas.

### **4.3. De Las Horas Extraordinarias.**

---

#### **4.3.1. Regla General.**

El Código del Trabajo define, en su artículo 30, lo que debe entenderse por horas extraordinarias, señalando que son horas extraordinarias o jornada extraordinaria la que excede del máximo legal o de la pactada contractualmente, si fuese menor.

Así las cosas, nos remitiremos a lo señalado en el artículo 106 inciso segundo del código, que señala que las partes podrán pactar horas extraordinarias sin sujeción al

máximo establecido en el artículo 31, o sea, el límite de dos horas diarias, debiendo pagarse, en todo caso, con un recargo del 50% sobre el sueldo convenido para la jornada ordinaria, establecido así en el inciso tercero del mismo artículo 106.

Por tanto, se deben pagar como horas extraordinarias todas las que excedan de las cuarenta y ocho horas, aunque la jornada ordinaria sea de cincuenta y seis horas. Es decir, las que sobrepasen las cuarenta y ocho horas, sin ser estas extraordinarias, se pagan con el recargo indicado por el artículo 32.

Uno de los fundamentos para autorizar el pacto de horas extraordinarias, sin el tope máximo de dos horas por día a que alude el artículo 31 del código, es el hecho que la actividad marítima está excluida de las normas sobre descanso dominical y en días festivos, según se establece de los artículos 109, 110 y 111 del Código del Trabajo.

Finalmente, como es sabido, con fecha 5 de octubre de 2001 ha sido publicada en el Diario Oficial la Ley N° 19.759, la que incluye múltiples cambios al Código del Trabajo, en lo que se constituye como la reforma laboral más importante desde la dictación de las Leyes N° 19.010 sobre terminación del contrato de trabajo, la N° 19.049 sobre organizaciones sindicales y la 19.069 sobre negociación colectiva, las que también modificaron el Código del Trabajo.

Esta Ley N° 19.759, respecto de los contratos especiales, también modifica el contrato de embarco de oficiales y tripulantes de las Naves del Marina Mercante Nacional, precisamente en lo relacionado con las horas extraordinarias, ya que según señala se modificó el artículo 106 del código, donde el número de horas a partir de las cuales se consideran como trabajadas extraordinariamente pasa de 48 a 45 horas. Por tanto, en el nuevo inciso tercero del artículo 106, el exceso de 45 horas semanales se pagará siempre con el recargo establecido en el inciso tercero del artículo 32.

Naturalmente, esta modificación sólo surtirá efectos a partir del 1 de enero de 2005, fecha en la cual entrará en vigencia.

#### **4.3.2. Excepciones.**

En nuestra legislación laboral existen excepciones al pago de horas de extraordinarias, es decir, horas de trabajo extraordinario que no dan derecho a remuneración.

En primer lugar, nos referiremos a los casos que señala el artículo 117, donde establece que no dan derecho a remuneración por sobretiempo las horas de trabajo extraordinario que ordene el capitán en las siguientes circunstancias:

Cuando está en peligro la seguridad de la nave o de las personas embarcadas por circunstancias de fuerza mayor.

Cuando sea necesario salvar otra nave o embarcación cualquiera o para evitar la pérdida de vidas humanas. En estos casos las indemnizaciones que se perciban se repartirán en conformidad a lo pactado o en subsidio, a la costumbre internacional.

Cuando sea necesario instruir al personal en zafarranchos de incendios, botes salvavidas y otras maniobras y ejercicios de salvamento.

Este artículo trata de las diversas situaciones, en las cuales si bien la dotación

trabaja tiempo extraordinario, éste no da lugar a que la remuneración le sea pagada en esas circunstancias con el recargo legal del 50% sobre el sueldo convenido.

De la descripción de las diversas situaciones que se contiene en el artículo de que se trata, se puede inferir que alguna de las tareas aludidas, son representativas y propias del deber de colaboración que al trabajador asiste; otras se pueden calificar como necesarias para salvaguardar la vida de oficiales y tripulantes ante todo tipo de siniestros.

En segundo lugar, nos encontramos con el artículo 118 que establece que el trabajo extraordinario que sea necesario, fuera de turno, para seguridad de la nave o cumplimiento del itinerario del viaje, no dará derecho a sobretiempo al oficial responsable, cuando tenga por causa errores náuticos o profesionales o negligencia de su parte, sea en la conducción o mantenimiento de la nave en la mar, o en la estiba, entrega o recepción de la carga, todo esto según el artículo 118 inciso segundo.

Por último, el artículo 118 inciso segundo, señala que no habrá derecho a sobretiempo por trabajos fuera de turnos, los oficiales de máquinas, cuando por circunstancias similares sean responsables de desperfectos o errores ocurridos durante su respectivo turno.

#### **4.4. De la Asistencia, Descansos y Hora de Comida.**

---

##### **4.4.1. Asistencia.**

La norma general aplicable al común de los trabajadores, es la contenida en el artículo 33 del Código del Trabajo, que señala que para los efectos de controlar la asistencia y determinar las horas de trabajo, sean ordinarias o extraordinarias, el empleador llevará un registro que consistirá en un libro de asistencia del personal o en un reloj control con tarjetas de registro.

A su vez, el inciso segundo del artículo 33 señala que cuando no fuere posible aplicar las normas previstas en el inciso anterior, o cuando su aplicación importare una difícil fiscalización, la Dirección del Trabajo, de oficio o a petición de parte, podrá establecer y regular, mediante resolución fundada, un sistema especial de control de las horas de trabajo y de la determinación de las remuneraciones correspondientes al servicio prestado. Este sistema será uniforme para una misma actividad.

En el caso del control de asistencia y determinación de las horas de trabajo de la gente de mar hace excepción a las normas generales aplicable al resto de los trabajadores.

Es por ello, que la Dirección del Trabajo, mediante resolución N° 96 de 26 de enero de 1990, estableció los requisitos y reguló el procedimiento para establecer este sistema opcional, que es el que actualmente rige para la gente de mar.<sup>29</sup>

##### **4.4.2. Descansos.**

---

<sup>29</sup> Cabezas Medina, Francisco. ob cit., Pág. 99.

Con el fin de tener un orden práctico, esta materia será dividida y tratada en dos aspectos. En el primero, nos referiremos al descanso ordinario del trabajador embarcado y, en el segundo, se tratará sobre el descanso extraordinario de estos mismos trabajadores.

#### **4.4.2.1. Ordinario.**

Este punto se encuentra regulado en el artículo 116 del Código del Trabajo, que señala que los oficiales y tripulantes que integran la dotación de la nave tiene derecho, dentro de la jornada diaria, a un descanso mínimo de ocho horas continuas dentro de cada día calendario.

La Dirección del Trabajo en el Dictamen N° 5029/235, de 10 de agosto de 1995, estableció que la expresión “día calendario” utilizada en el artículo 116 debe entenderse referida a un período de 24 horas que va entre las 0 y las 24 horas de un día determinado, ambas inclusive.

Además, las horas de descanso no otorgadas por las empresas navieras deben ser remuneradas con el recargo establecido en el inciso tercero del artículo 32 del Código del Trabajo, en el evento de que con ellas el respectivo tripulante exceda las 48 horas semanales de trabajo, sin perjuicio de la sanción que corresponda aplicarles, en conformidad al artículo 477 del código, por la infracción al artículo 116 del mismo.

Por otro lado, el tiempo que los tripulantes utilizan para efectos de su alimentación no interrumpe la continuidad del descanso mínimo que les corresponde de acuerdo a lo prevenido en el artículo 116 del código.

Finalmente, el inciso segundo del artículo 114 del código, señala que los trabajadores que se encuentren cumpliendo turnos de guardia de puerto estarán a disposición del empleador durante las veinticuatro horas del día, debiendo, en consecuencia, permanecer a bordo.

Las horas que deben permanecer a bordo, a disposición del empleador, constituyen tiempo extraordinario, y deben pagarse con el recargo legal correspondiente, esto es, el señalado en el inciso tercero del artículo 32 del código, en la medida que excedan la jornada semanal o la convenida, si fuere menor, tal cual lo señala la Dirección del Trabajo en su Dictamen N° 3283/90 del 2 de mayo de 1995.

#### **4.4.2.2. Extraordinario.**

En el párrafo que regula el contrato de los trabajadores embarcados, el artículo 109 señala que no será obligatorio el trabajo en días domingo o festivos cuando la nave se encuentra fondeada en puerto, esto es, si la nave se encuentra fondeada en puerto, dicha jornada ordinaria máxima no comprende obligatoriamente los días domingo y festivos. En consecuencia, ante dichas circunstancias se debe aplicar la regla general sobre descanso semanal, o sea, la jornada de trabajo en la semana no podrá exceder de 48 horas al estar la nave fondeada en puerto.

Por otro lado, el artículo 110 señala que en los días domingo y festivos, la dotación sólo hará aquellos trabajos que no puedan postergarse y que sean indispensables para el

servicio, seguridad, higiene y limpieza de la nave.

Lo anterior, se explica al estar la gente de mar afecta a una jornada de 56 horas semanales, esto es, cuando la nave no se encuentra fondeada en puerto, no teniendo derecho a descanso semanal sino sólo a laborar en domingos y festivos una jornada de trabajo disminuida, realizando exclusivamente labores indispensables para el servicio, seguridad, higiene y limpieza de la nave.

El artículo 111, en su inciso primero, señala que el descanso dominical que se establece por el artículo anterior, no tendrá efecto en los días domingo o festivos en que la nave entre a puerto o salga de él, en los casos de fuerza mayor ni respecto del personal encargado de la atención de los pasajeros o de los trabajadores que permanezcan a bordo de la nave.

A continuación, el código establece un descanso extraordinario o compensatorio, al señalar en el inciso segundo del artículo 111 que el empleador deberá otorgar, al término del período de embarque, un día de descanso en compensación de las actividades realizadas en todos los días domingo y festivos en que los trabajadores debieron prestar servicios durante el período respectivo.

Si se hubiera acumulado más de un día de descanso en una semana, se aplicará lo dispuesto en el inciso quinto del artículo 38 del Código del Trabajo, es decir, las partes podrán acordar una especial forma de distribución o de remuneración de los días de descanso que excedan de uno semanal, caso en el cual la remuneración respectiva se pagará con el recargo de un 50% sobre el sueldo convenido para la jornada ordinaria.

La Dirección del Trabajo ha señalado, en el Dictamen N° 7549/314, de 17 de noviembre de 1995, que el empleador se encuentra obligado a pagar los días de descanso compensatorio acumulados por los días domingo y festivos en que se realizaron actividades cuando el término del período de embarque coincida con el vencimiento del plazo del contrato, verbigracia, el contrato por viaje redondo.

#### **4.4.3. Horas de Comida.**

El artículo 119 del Código del Trabajo, establece que las horas de comida no serán consideradas para los efectos de la jornada ordinaria de trabajo, disposición que se encuentra en plena concordancia con el artículo 34 del mismo cuerpo legal, la que a su vez, es de aplicación general para todos los trabajadores.

### **4.5. De las Remuneraciones.**

---

En este título, trataremos el contrato especial de los trabajadores embarcados, partiendo por la forma y período en que es pagada la remuneración y los casos especiales en los cuales la gente de mar ve incrementado sus ingresos.

Cabe hacer presente que similares normas ha consagrado el legislador con relación a los trabajadores pesqueros, mediante la reforma llevada a cabo por la Ley N° 19.250 que regula a estos trabajadores.

Así es como, los incisos cuarto, quinto y sexto del nuevo artículo 23 del Código del

trabajo consagran respecto de dichos trabajadores idénticos derechos a los señalados en este numeral en relación con los trabajadores embarcados.<sup>30</sup>

#### **4.5.1. El Pago.**

##### **4.5.1.1. Forma.**

La regla general, respecto a la forma de pago de los trabajadores embarcados, se encuentra regulado en el Código del Trabajo en el artículo 128, que señala que los sueldos de los oficiales y tripulantes serán pagados en moneda nacional o su equivalente en moneda extranjera. Este aspecto, toma relevancia al analizar el hecho que puede pactarse la remuneración en moneda extranjera, lo cual es permitido por el código al establecer libertad para las partes para acordar la forma de pago, como también su monto y período, así regulado en el artículo 10 N° 4 del Código del Trabajo.

Además, es de toda lógica esta disposición al tomar en cuenta que las labores ejercidas por este tipo de trabajadores la desarrollan en todo el orbe.

##### **4.5.1.2. Período de Pago.**

Siguiendo con el artículo 128 del Código del Trabajo, en su inciso segundo, señala que si se tratare de la oficialidad de la nave, los sueldos serán pagados por mensualidades vencidas e igual cosa si el contrato se hubiere pactado por tiempo determinado.

En el caso del pago de remuneración de los tripulantes, debe estarse a lo que al efecto hayan convenido las partes.

Finalmente, el inciso tercero del artículo 128 señala que los contratos firmados por viaje redondo, los sueldos se pagarán a su terminación. Sin embargo, oficiales y tripulantes podrán solicitar anticipos de hasta un 50% del sueldo devengado.

#### **4.5.2. Casos Especiales.**

##### **4.5.2.1. Viáticos.**

Este tema, es regulado en el artículo 129 del Código del Trabajo que establece que cuando por cualquier circunstancia, estando la nave en puerto, el empleador no pueda proporcionar alojamiento, alimentación o movilización a la gente de mar, en el país o en el extranjero, deberá pagarles viático para cubrir todos o algunos de estos gastos, según el caso.

Estando en puerto, deberá pagar el empleador un viático por los conceptos señalados, a menos que pueda proporcionárselos, norma lógica si se considera que normalmente el trabajador no se encontrará en el mismo lugar donde tenga su domicilio o residencia.

---

<sup>30</sup> Humeres Noguera, Hector. ob. cit., Pág. 156.

#### **4.5.2.2. Naufragio.**

##### **4.5.2.2.1. Indemnización y Preferencia.**

En el artículo 123 del código, se contempla una indemnización especial en beneficio de la dotación de la nave, al señalar que si una nave se perdiere por naufragio, incendio u otros siniestros semejantes, el empleador deberá pagar a la gente de mar una indemnización equivalente a dos meses de remuneración, siendo ésta imputable a cualquier otro de naturaleza semejante que pueda estar pactada en los respectivos contratos de trabajo.

Aparte de lo indicado, el inciso tercero del artículo 123 otorga en beneficio de los hombres de mar, una indemnización por la pérdida de sus efectos personales, en caso de ocurrir alguno de los eventos referidos en el inciso primero.

Por otro lado, el artículo 124 del mismo cuerpo legal señala que en los casos en que la nave perdida por naufragio u otra causa esté asegurada, se pagarán con el seguro, de preferencia a toda otra deuda, las sumas que se deban a la tripulación por remuneraciones, desahucio e indemnizaciones.

En síntesis, contempla este artículo un crédito de primera clase a favor de la dotación de la nave en el caso que ésta se pierda por naufragio u otra causa y se encuentre asegurada.

Dicho crédito, que debe satisfacerse con el seguro, comprende las remuneraciones, desahucio e indemnizaciones que se deban a la tripulación.

El inciso final del artículo 124, establece que en el caso de desahucio e indemnizaciones, la preferencia se limitará al monto establecido en el inciso cuarto del artículo 61 del mismo cuerpo legal. Así, en virtud de esto último, se concluye que el privilegio que beneficia al crédito por el desahucio e indemnizaciones adeudados está limitada, respecto de cada beneficiario, a un monto iguala tres ingresos mínimos mensuales por cada año de servicio y fracción superior a seis meses, con un límite de 10 años.

Si después de esto, hubiere un saldo, éste será considerado como un crédito valista y si hubiere pagos parciales éstos se imputarán al máximo referido.

##### **4.5.2.2.2. Trabajos en Naufragio.**

Este punto se encuentra regulado en el artículo 125 del código, que contempla que a los oficiales y tripulantes que después del naufragio hubieren trabajado para recoger los restos de la nave o lo posible de la carga, se les pagará, además, una gratificación proporcionada a los esfuerzos hechos y a los riesgos arrostrados para conseguir el salvamento.

Sobre esta norma, se debe hacer una precisión con relación al término “gratificación” utilizada. El Código del Trabajo define, en su artículo 42 letra e), a la gratificación como a la parte de utilidades con que el empleador beneficia el sueldo del trabajador, por lo tanto,

resulta evidente que el término se encuentra mal utilizado, ya que el trabajo realizado por los oficiales y tripulantes en aras de recoger restos de la nave o lo posible de la carga, no tiene relación con las utilidades percibidas por el empleador.

En consecuencia, esta “gratificación” debe ser considerada más bien como un incentivo legal para favorecer el rescate de los restos de la nave o de su carga, ante la especial situación en que se encontraría la nave.

## **4.6. De la Salud del Trabajador.**

---

Todas estas normas estaban contempladas en la antigua Ley de Navegación de 1878 y se deben a su inspiración en la legislación española, que era muy proteccionista. Por razones de humanidad y costumbres marítimas se contemplan en la mayoría de las legislaciones y han sido materia de más de algún acuerdo o convenio internacional.

### **4.6.1. Regla General.**

Este aspecto del contrato especial de la gente mar, se encuentra regulado en el artículo 126 inciso primero, al señalar que en los casos de enfermedad, todo el personal de dotación será asistido por cuenta del armador durante su permanencia a bordo.

La Dirección del Trabajo, en su Dictamen N° 5469/292, de 12 de septiembre de 1997, consigna que la obligación de prestar o garantizar la atención médica y hospitalaria corresponde única y exclusivamente al empleador, no pudiendo imputarse por este concepto carga alguna al trabajador, como sería eventualmente, la de financiar los gastos del traslado.

### **4.6.2. Excepciones.**

En el inciso segundo del artículo 126 del Código del Trabajo, señala que cuando la enfermedad no se halle comprendida entre los accidentes del trabajo, se regirá por las siguientes normas:

El enfermo será desembarcado al llegar a puerto, si el capitán, previo informe médico, lo juzga necesario, y serán de cuenta del armador los gastos de enfermedad en tierra, a menos que el desembarco se realice en puerto chileno en que existan servicios de atención médica sostenidos por los sistemas de previsión a que el enfermo se encuentre afecto. Los gastos de pasaje al puerto de restitución serán de cuenta del armador.

Si la enfermedad es perjudicial para la salud de los que van a bordo, el enfermo será desembarcado en el primer puerto en que toque la nave, si no se negare a recibirlo, y tendrá los mismos derechos establecidos en el caso anterior.

### **4.6.3. Muerte del Trabajador.**

El ya mencionado artículo 126 del código, señala en su inciso final, que en caso de fallecimiento de algún miembro de la dotación, los gastos de traslado de los restos hasta



el punto de origen serán de cuenta del armador.

Finalmente, debemos insistir que estas normas se contemplan en diversas legislaciones del mundo, principalmente, por razones de humanidad y costumbres marítimas. Esto queda claro al señalar, a modo de ejemplo, aquellos casos en que naves extranjeras de países con los cuales no hay relaciones diplomáticas, arribe a nuestros puertos en busca de auxilio médico para su personal accidentado o enfermo en alta mar. En este sentido, el último convenio ratificado por Chile es del año 1978, por Decreto Supremo N° 662 de 7 de octubre de 1987, del Ministerio de Relaciones Exteriores.

## **4.7. Del Término de la Relación Laboral.**

---

### **4.7.1. Análisis Previo.**

De las normas analizadas, en los distintos títulos del presente trabajo, hemos visto que estos preceptos legales son especiales para la gente de mar, debiendo aplicarse lo no reglamentado por ellas las normas generales del Código del Trabajo.

En materia de terminación del contrato de trabajo, este contrato especial no posee un conjunto de normas que regulen la materia, lo que trae en consecuencia, y dictaminado así por la Dirección del Trabajo, que al personal embarcado le son aplicables las disposiciones generales del Código del Trabajo, esto es, las contenidas en el Título V del Libro I, o sea, las normas comunes por las cuales se rigen los trabajadores del sector privado.

A pesar de aquello, existen respecto de la terminación de este contrato especial, algunas causales específicas reguladas por el párrafo de los trabajadores embarcados, las que serán tratadas en este título una vez mencionado el papel de la autoridad marítima en este tema.

### **4.7.2. Intervención de la Autoridad Marítima.**

Este tema, se encuentra consagrado en el artículo 120 en la cual se establece que ninguna persona de la dotación de una nave podrá dejar su empleo sin la intervención de la autoridad marítima o consular del puerto en que se encuentre la nave.

Por lo tanto, para que un miembro de la dotación deje su empleo, se requiere de la intervención de la autoridad marítima o consular del puerto en que se encontraría la nave.

En la práctica, la autoridad marítima, o la consular en su caso, la cual tiene un papel preponderante en este contrato especial al desarrollarse éste lejos de control y vigilancia, lleva a cabo esta obligación administrativa dejando una constancia estampada en la libreta de embarque relativa a que tal tripulación ha sido desembarcada.

Sin embargo, se debe señalar que la Dirección del Trabajo establece que esta obligación no obsta a que el contrato de trabajo de un tripulante requiera de la sola voluntad de las partes, sobre la base de las causales establecidas en los artículos 159, 160 o 161 del Código del Trabajo, para que éste termine, dejando reducida la relevancia de la constancia en la libreta de embarque por parte de la autoridad.

### **4.7.3. Causales Específicas.**

Como ya se señaló, la terminación del contrato de los trabajadores embarcados se rige por las reglas generales del Código del Trabajo, siendo sólo algunos aspectos relacionados con el tema, los que se encuentran regulados en el párrafo respectivo.

En este título, se analizarán estas normas especiales, las que tratan de las causales específicas que da el código para la terminación del contrato de trabajo de la gente de mar, siendo estas, el servicio militar, enfermedad del tripulante y el desahucio.

#### **4.3.7.1. Servicio Militar.**

Esta causal se encuentra regulada en el artículo 122 del Código del Trabajo, el cual señala que cuando algún miembro de la dotación sea llamado al servicio militar, quedará terminado el contrato, y el armador o el capitán, en su representación, estará obligado a costear el pasaje hasta el puerto de conscripción.

En consecuencia, una vez llamado al servicio militar el tripulante, se produce la terminación del contrato y no la simple suspensión del mismo, resultando obligado el armador o el capitán, a costear el pasaje del trabajador al puerto de conscripción.

#### **4.7.3.2. Enfermedad del Tripulante.**

Este punto, ya fue tratado al analizar que sucedía con la salud de los trabajadores embarcados, específicamente, al citar el artículo 126 del código.

En efecto, estatuye el citado artículo que en los casos de enfermedad del tripulante, y que éste deba ser desembarcado a raíz de su enfermedad y que no se encuentre comprendido entre los accidentes del trabajo, se debe regir por las normas allí establecidas.

Una consecuencia importante derivada de la enfermedad del tripulante es aquella en la cual, una vez desembarcado el trabajador, el contrato se dará por terminado sin derecho a indemnización.<sup>31</sup>

#### **4.7.3.3. Desahucio.**

Señala el artículo 121 del Código del Trabajo dos situaciones especiales, en relación, con la terminación del contrato de trabajo de la gente de mar.

En primer lugar, si la nave emprende un viaje cuya duración hubiere de exceder en un mes o más al término del contrato, el trabajador puede desahuciarlo con una anticipación no inferior a cuatro días de la salida de la nave, al cabo de los cuales quedará resuelto el contrato (Art.121 inciso primero).

En segundo lugar, si el término del contrato tiene lugar en alta mar, señalando que en este evento se debe entender prorrogado hasta que la nave arribe al puerto de su matrícula o a aquel en que debe ser restituido el trabajador.

---

<sup>31</sup> Humeres Noguera, Hector. ob. cit., Pág. 155.

Esta prorroga se suspende, sin embargo, y cualquiera de las partes puede dar por terminado el contrato, si la nave toca algún puerto nacional y hubiere de tardar más de quince días en llegar al de restitución o matrícula de la nave. El contratado será restituido por cuenta del armador (Art. 121 inciso segundo).



# CAPITULO IV. LEGISLACIÓN COMPARADA.

## IDEAS GENERALES.

En este Capítulo IV trataremos las principales características del contrato de los trabajadores embarcados o gente mar en distintas legislaciones. En este, se puede apreciar que las normas bajo las cuales se encuentra el contrato de embarco en algunos países siguen estando en los Códigos de Comercio y leyes complementarias, tal cual sucedía en nuestro país hasta antes de la dictación del Código del Trabajo de 1931.

Lo anterior, se explicaría debido que algunas legislaciones continúan con la tradición española de regular esta materia en el mencionado código, específicamente en lo relacionado con la Navegación o Comercio Marítimo, pero con una regulación complementaria más amplia, como lo es precisamente el caso de España, donde en conjunto el aspecto laboral de este contrato se encontraría regulado.

Siguiendo con España, este país recoge este contrato principalmente en el Código de Comercio, complementándolo con distintas leyes de carácter laboral, las que en su conjunto otorgan el marco jurídico al cual se sujetan las partes de este contrato.

A continuación, haremos mención a las normas que tiene el contrato de embarco en

Argentina, llamado Contrato de Ajuste, país donde la regulación de la gente de mar también se encuentra en su Código de Comercio, específicamente en el Libro III Título VI de ese cuerpo legal, reformado por la Ley N° 20.094 de 1973, conocida como Ley de Navegación.

Seguiremos con la legislación laboral de México, donde el marco legal de los trabajadores marítimos se encuentra en la Ley Federal del Trabajo en su Título VI, denominado Trabajos Especiales, Capítulo III que trata de los Trabajadores de los Buques.

Finalmente, en atención a la importancia que tiene para los trabajadores del orbe las disposiciones emanadas de la Organización Internacional de Trabajo, nos remitiremos al Código de la Gente de Mar de 1951, dictado por ésta organización y que ha servido en más de alguna oportunidad de fuente de inspiración para los países que posteriormente han venido a regular esta materia.

En general, las distintas legislaciones tienen dispersas las normas reguladoras de los trabajadores embarcados no siendo tratados en sus respectivos marcos jurídicos laborales, o sea, en el Código del Trabajo de cada país, conteniendo en cambio una prolifera cantidad de leyes que en conjunto norman las variadas facetas que posee, lo que para nosotros, es un Contrato Especial Laboral.

## **DEL CONTRATO DE EMBARCO EN LAS DISTINTAS LEGISLACIONES.**

### **2.1. España.**

---

En España, los aspectos fundamentales de este contrato se encuentran en el Código de Comercio de ese país, específicamente, en el Libro III denominado Del Comercio Marítimo, en su Sección Tercera, cuyo título es De los Oficiales y Tripulación del Buque.

Las disposiciones del Código de Comercio, en cuanto a lo relacionado con este tema, deben ser relacionadas con las contempladas en otros cuerpos legales de ese país vinculados con el derecho laboral.

Tal es el caso, del Estatuto de los Trabajadores y de la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante, de 20 de mayo de 1969, las que en su conjunto vienen a complementar las normas que sobre la materia contiene el Código de Comercio Español.

A continuación haremos mención a los aspectos más importantes regulados por este cuerpo legal y que dicen relación con el trabajo de la gente de mar.

#### **A. Relación contractual.**

Este punto, es tratado en el Código de Comercio en el artículo 634 en el inciso segundo

donde señala que "Las contratas que el capitán celebren con los individuos de la tripulación y demás que componen la dotación del buque, y a que se hace referencia en el artículo 612, deberán constar por escrito en el libro de contabilidad, sin intervención de Notario o Escribano, firmadas por los otorgantes y visadas por la autoridad de Marina si se extienden en los dominios españoles, o por Cónsules o Agentes consulares de España si se verifica en el extranjero, enumerando en ellas todas las obligaciones que cada uno contraiga y todos los derechos que adquiera; cuidando aquellas autoridades de que estas obligaciones y derechos se consignen de un modo claro y terminante que no dé lugar a dudas y reclamaciones."

Estos requisitos se encuentran en relación con lo preceptuado en los artículos 31 a 48 de la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante de 1969.

Podemos señalar que el contrato de embarco de la gente de mar debe constar por escrito, siendo esta una característica del contrato de embarco en nuestro país. Además, este contrato debe ser registrado en el libro de contabilidad de la nave, firmadas por las partes de este contrato, siendo en el caso del empleador, el capitán quién celebra los contratos con los individuos de la tripulación en representación del naviero o armador del buque mercante.

Otro aspecto importante, es la obligación que los contratos de embarco sean visados por la autoridad marítima, o Autoridad de Marina, en el caso de extenderse en los dominios españoles y, en su defecto, los Cónsules o Agentes consulares de España si es celebrado en el extranjero, situación contemplada en nuestra legislación donde las Embajadas y Consulados tiene un papel importantísimo en la protección de la gente de mar.

Finalmente, se establece la obligación de que los contratos de embarco contemplen todas las obligaciones que cada uno contraiga y todos los derechos que adquieran, siendo obligación de la Autoridad de Marina, o Consular según sea el caso, que se estén redactadas de un modo claro que no deje lugar a dudas o reclamaciones.

## **B. Dotación.**

Los miembros de la tripulación del buque son tratados en el artículo 648 que establece que "Se entenderá por dotación de un buque el conjunto de todos los individuos embarcados, de Capitán a paje, necesarios para su dirección, maniobras y servicio y, por tanto, estarán comprendidos en la dotación la tripulación, los Pilotos, Maquinistas, Fogoneros y demás cargos de abordaje no especificados; no lo estarán los pasajeros ni los individuos que el buque llevare de transporte."

Por su parte, el apartado 2 del artículo 3 de la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante, señala: " a) Se entiende por dotación de un buque el personal enrolado para su servicio; este personal tiene la condición de tripulante."

En nuestra legislación, nos encontramos también con una definición legal de dotación, la que siendo más breve, responde mejor al cambio en la nomenclatura de los miembros de la tripulación debido al avance en la tecnología que actualmente tiene la navegación en alta mar.

### **C. Causales de despido del hombre de mar.**

Hay que partir señalando sobre este punto, lo establecido en el artículo 636 del Código de Comercio español donde señala que "No constando el tiempo determinado por el cual se ajustó un hombre de mar, no podrá ser despedido hasta la terminación del viaje de ida y vuelta al puerto de su matrícula". Aspecto también regulado en el artículo 95 de la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante.

La materia relacionada con las causales de despido de miembros de la dotación la encontramos en el artículo 637 del código que dice que "El Capitán tampoco podrá despedir al hombre de mar durante el tiempo de su contrata sino por justa causa, reputándose tal cualquiera de las siguientes:

- 1º Perpetración de delito que perturbe el orden en el buque.
- 2º Reincidencia en faltas de subordinación, disciplina o cumplimiento del servicio.
- 3º Ineptitud y negligencia reiteradas en el cumplimiento del servicio que deba prestar.
- 4º Embriaguez habitual.
- 5º Cualquier suceso que incapacite al hombre de mar para ejecutar el trabajo de que estuviere encargado, salvo lo dispuesto en el artículo 644 (Enfermedad o dolencia por en actos de servicio o defensa del buque.).
- 6º La deserción.

Podrá, no obstante, el Capitán, antes de emprender el viaje, y sin expresar razón alguna, rehusar que vaya a bordo el hombre de mar que hubiese ajustado, y dejarlo en tierra, en cuyo caso habrá de pagarle su salario como si hiciese servicio.

Esta indemnización saldrá de la masa de los fondos del buque, si el Capitán hubiere obrado por motivos de prudencia y en interés de la seguridad y buen servicio de aquél. No siendo así, será de cargo particular del Capitán.

Comenzada la navegación, durante ésta y hasta concluido en viaje, no podrá el Capitán abandonar a hombre alguno de su tripulación en tierra ni en mar, a menos que, como reo de algún delito, proceda su prisión y entrega a la autoridad competente en el primer puerto de arribada, caso para el Capitán obligatorio."

Como ya se señaló, estas normas sobre terminación del contrato de embarco deben ser necesariamente relacionadas con la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante de 1969 y, en el caso particular de despido del trabajador, es el artículo 177 de ésta ordenanza la que trata el tema en cuestión.

En el ámbito jurídico laboral de Chile, existen causales que dan origen al término de la relación laboral con el trabajador embarcado, como en el caso español y que existen también en otras legislaciones, las que se encuentran supeditadas a las normas generales, quedando para éste contrato especial causales específicas en nuestro Código del Trabajo, las que fueron analizadas en su oportunidad, y que deben complementarse con el Reglamento de Trabajo a Bordo de Naves de la Marina Mercante Nacional de nuestro país.



---

## 2.2. Argentina.

---

En este país, el contrato de los trabajadores embarcados o gente de mar se le denomina Contrato de Ajuste y se encontraba regulado originalmente en el Código de Comercio, en el Libro III Título VI denominado “De la Contrata y de los Sueldos de los Oficiales y Gente de Mar; Sus Derechos y Obligaciones.”

Posteriormente, el Código de Comercio Argentino fue objeto de variadas modificaciones, en las que el Libro III no fue la excepción. Así, tenemos que éste fue derogado por la Ley N° 20.094, conocida como Ley de Navegación Argentina, sancionada y promulgada el 15 de enero de 1973.

En ésta Ley de Navegación, en su artículo 628, se dejaron subsistentes algunas disposiciones del Libro III del Código de Comercio, que trataba del Comercio Marítimo y en donde se regulaba la labor de los trabajadores embarcados, siendo éstas las normas que tratan actualmente el denominado Contrato de Ajuste.

### A. Definición del Contrato de Ajuste.

Su definición legal la podemos encontrar en el artículo 984 donde señala que “El contrato que se celebra individualmente entre el armador, por una parte, y el capitán, oficiales o demás individuos de la tripulación, por la otra, se denomina contrato de ajuste, y consiste, por parte de éstos, en prestar servicios por uno o más viajes, por un tiempo determinado o indeterminado, mediante un salario y bonificaciones. Las partes podrán convenir libremente condiciones complementarias.”

Un aspecto característico de esta definición, y que no se encuentra en la definición dada por el Código del Trabajo de Chile, es el hecho de incluir en ella la figura del capitán como sujeto del contrato de ajuste, donde sin perjuicio de que sea con él con quién la tripulación se relacione en materias de carácter laboral, es finalmente con el armador, como empleador original, con quién se celebran los respectivos contratos de ajuste. Además, el capitán se encontraría protegido, como un trabajador más, en todos sus derechos laborales que nazcan del respectivo contrato, situación similar a lo que ocurre en nuestro país.

### B. Remuneración.

En el inciso segundo del artículo 984 se regula lo relacionado con la remuneración o salario de la tripulación. Éste señala que “El pago podrá ser convenido ya sea por una suma global, por mes o por viaje; además, la retribución podrá ser por una suma fija o por una participación en el flete, el producido o la ganancia o combinación de la diferentes formas. Cuando en el contrato de ajuste se fije salario por viaje, deben establecerse las condiciones en que será aumentado si el viaje se prolongara apreciablemente; ninguna reducción puede hacerse al salario estipulado si la duración se abreviase.”

A continuación, el artículo 1017 señala que “El salario del capitán, de los oficiales y de los demás individuos de la tripulación es la suma del salario básico y de las

participaciones que se hubieran pactado además de las remuneraciones por tiempo suplementario trabajando, cuando correspondiere”.

Finalmente, nos encontramos con el artículo 1017/2 que dice “Los pagos se realizarán solamente en puerto y serán en moneda nacional, pudiendo pactarse el pago en otra moneda en puertos extranjeros”.

Podemos señalar, como aspecto relevante, la vinculación de la regulación del salario con los diferentes tipos de contratos a los que se encontrarían sujetos los trabajadores.

Junto a lo anterior, la amplia regulación que tiene este tema en la ley lo transforma en uno de los aspectos más importantes del marco jurídico del contrato de ajuste argentino.

### **C. Término del Contrato de Ajuste.**

Este aspecto es tratado en la ley argentina principalmente desde dos puntos de vista, esto es, como las causales de despido de los individuos de la tripulación y como el derecho de la tripulación a rescindir el contrato. A continuación trataremos cada uno de ellos en forma separada.

#### **C.1. Causales de despido de la tripulación.**

A las obligaciones que por ley quedan impuestas a los oficiales y gente de mar, y la severidad de algunas de ellas, corresponde también la protección que se les acuerda para la conservación de sus puestos durante todo el tiempo del contrato.

El artículo 991 señala que “El hombre de mar, después de matriculado, puede ser despedido con causa justa por injuria que haya hecho a la seguridad, al honor o a los intereses del armador o su representante”.

Enseguida, la ley argentina enumera las justas causa de despido, situación de vital importancia ya que de existir o no justa causa dependerá si los individuos de la tripulación tendrán o no derecho a ser indemnizados.

Continúa el artículo 991 señalando que “En especial serán justas causas de despido:

1º La perpetración de cualquier delito o hecho que perturbe el orden en el buque, la insubordinación y la falta de disciplina o de cumplimiento del servicio, o la tarea que le corresponde o se le asigne.

2º Embriaguez habitual.

3º Ignorancia del servicio para el que se hubiere contratado.

4º Cualquier ocurrencia que inhabilite al hombre de mar para el desempeño de sus obligaciones, con la excepción de los casos previstos en el artículo 1010.<sup>32</sup>

5º El no presentarse a bordo en la fecha y hora señalada para comenzar sus servicios.

---

<sup>32</sup> **Artículo 1010.** El individuo de la tripulación que se lesione o enferme durante la vigencia del contrato de ajuste, a partir del momento en que el buque zarpe del puerto inicial, tiene derecho a ser asistido por cuenta del armador.

6° La ausencia injustificada del buque por un período mayor de 24 horas.

7° El no encontrarse a bordo a la hora señalada para la zarpada.

8° Tener a bordo en su poder mercadería en infracción a las leyes fiscales o cuya exportación en el lugar de partida o importación en el de destino, fueren prohibidas.”

Tal como se señaló, la existencia de causa justa o legítima en el despido del trabajador, tiene su importancia en el aspecto indemnizatorio. Así, podemos citar al artículo 992 donde señala que “Los oficiales u hombres de la tripulación, despedidos con causa legítima, tiene derecho a ser pagos de los sueldos estipulados, hasta el día de la despedida, proporcionalmente a la parte de viaje que se haya hecho. Verificándose la despedida antes de empezado el viaje, tiene derecho a que se les pague los días que tuvieron de servicio.”

Por otro lado, nos encontramos con el artículo 993 que establece en su inciso primero que “Todo individuo de la tripulación despedido sin causa legítima tendrá derecho a ser indemnizado.”

### **C.2. Derecho de la tripulación a rescindir el contrato de ajuste.**

Estos aspectos son hechos de la navegación que de acuerdo con el sistema de la ley argentina, importan una causa legítima de rescisión del contrato para los individuos de la tripulación.

Para esto nos remitiremos al artículo 994 que establece que “Todo individuo de la tripulación tiene el derecho de rescindir su contrato en cualquier momento, pero siempre que el buque estuviere en puerto:

1° Si el armador alterara sensiblemente el viaje estipulado.

2° Si el buque estuviere en condiciones de innavegabilidad por disposición de la autoridad competente.

3° Si el buque cambiare de bandera.

4° Por causa grave en el cumplimiento de las obligaciones del capitán o del armador.

En estos casos los individuos de la tripulación, tendrán derecho a ser indemnizados en la forma prescrita en el artículo 993.”

Existen, además, los casos de fuerza mayor como una causal de rescisión del contrato de ajuste en la Ley de Navegación Argentina. El inciso final del artículo 994 confirma la importancia de existir o no la causa justa o legítima de despido del trabajador, en relación con su indemnización.

## **2.3. México.**

---

En México, el contrato de los trabajadores embarcados se encuentra regulado en la Ley Federal del Trabajo de ese país, en su Título VI denominado Trabajos Especiales, algo así como nuestro título sobre contratos especiales, específicamente, en el Capítulo III llamado Trabajadores de los Buques.

Este capítulo consta de 27 artículos que van desde el artículo 187 al artículo 214. En ellos son tratados los principales aspectos relacionados con estos trabajadores, las circunstancias propias de sus labores, de donde rescataremos sus aspectos más relevantes.

### **A. Requisitos del Contrato de Embarco.**

En la legislación mexicana no se define al contrato de embarco como tal, sino que son contratos de trabajo con características especiales normadas por la ley, y a las cuales les son dadas regulaciones distintas según el tipo de trabajo.

Por lo tanto, comenzaremos mencionando los requisitos, exigidos por la Ley Federal del Trabajo de México, para los contratos de este tipo de trabajadores.

En el artículo 194 establece que “Las condiciones de trabajo se harán constar por escrito. Un ejemplar quedará en poder de cada parte, otro se remitirá a la Capitanía del Puerto o al Cónsul mexicano más cercano, y el cuarto a la Inspección del Trabajo del lugar donde se estipularon.” En consecuencia, tenemos que como primer requisito es que el contrato de estos trabajadores debe constar por escrito y enviadas copias de éste a las distintas reparticiones relacionadas con la actividad.

En tanto artículo 195, se preocupa de dar los restantes requisitos que debe contener el contrato de embarco al señalar que “El escrito a que se refiere el artículo anterior contendrá:

Lugar y fecha de su celebración.

Nombre, nacionalidad, edad, sexo, estado civil, y domicilio del trabajador y del patrón.

Mención del buque o buques a bordo de los cuales se prestarán los servicios.

Si se celebra por tiempo determinado, por tiempo indeterminado o por viaje o viajes.

El servicio que deba prestarse, especificándolo con la mayor precisión.

La distribución de las horas de jornada.

El monto de los salarios.

El alojamiento y los alimentos que se suministrarán al trabajador.

El período anual de vacaciones.

Los derechos y obligaciones del trabajador.

El porcentaje que percibirán los trabajadores cuando se trate de dar salvamento a otro buque.

Las demás estipulaciones que convengan las partes.”

Al hacer un breve análisis de los requisitos que debe tener el contrato laboral de los trabajadores de los buques, nos encontramos con que existe un mayor grado de especificidad respecto del contrato de embarco chileno, ya que en el mexicano la exigencia de incluir aspectos netamente relacionados con la actividad marítima no hace necesario, en este aspecto, remitirse a las normas generales como sucede en nuestro

país.

## **B. Remuneración.**

Sobre este punto, hay que partir señalando lo dispuesto en el artículo 195 recién citado, específicamente en la fracción VII del mismo, que señala que como requisito del contrato de embarco éste debe señalar el monto de los salarios.

Otra norma relacionada con el tema, lo encontramos en el artículo 200 de la Ley Federal de Trabajo de México, que dispone que “No es violatoria del principio de igualdad de salario la disposición que estipule salarios distintos para trabajo igual, si se presta en buques de diversas categorías.”

Por otro lado, un aspecto de vital importancia es el mencionado en el artículo 201 al establecer que “A elección de los trabajadores, los salarios podrán pagarse en el equivalente en moneda extranjera, al tipo oficial de cambio que rijan en la fecha que se cobren, cuando el buque se encuentre en puerto extranjero.”

Para los trabajadores embarcados resulta de vital importancia la normativa que regula la forma en que será el pago de sus remuneraciones, lo que resulta obvio al ser éstas labores que se ejercen en distintas partes del orbe, en las cuales las distintas monedas nacionales no tendrían el mismo valor entre sí, encontrando esta característica en las distintas legislaciones que regulan de manera especial a este tipo de trabajadores, donde nuestro país no es la excepción.

A continuación, tenemos el artículo 202 que señala que “Los trabajadores por viaje tienen derecho a un aumento proporcional de salarios en caso de prolongación o retardo del mismo.

Los salarios no podrán reducirse si se abrevia el viaje, cualquiera que sea la causa.”

Este punto está relacionado con los distintas formas de contratación que tendría la gente de mar, que en nuestra legislación también se encuentran reguladas, y que es requerida como requisito del contrato de embarco, tal cual lo señala el artículo 195 fracción IV de la Ley Federal de Trabajo, ya citado.

Finalmente, podemos señalar al artículo 203 que dice que “Los salarios y las indemnizaciones de los trabajadores disfrutan de la preferencia consignada en el artículo 113, sobre el buque, sus maquinarias aparejos, pertrechos y fletes. A este efecto, el propietario del buque es solidariamente responsable con el patrón por los salarios e indemnizaciones de los trabajadores. Cuando concurren créditos de trabajo procedentes de diferentes viajes, tendrán presencia los del último.”

Acá nos encontramos una norma de protección de las remuneraciones de los trabajadores embarcados y que retraduce en la presencia sobre distintas especies consignadas en la norma, además de un aspecto novedoso como lo es que el propietario del buque sea solidariamente responsable con el patrón por los salarios e indemnizaciones de sus trabajadores, situación no consignada en la legislación chilena.

## **C. Término de la relación laboral.**

Esta materia la encontramos en el artículo 208 de la Ley Federal de Trabajo donde señala que “Son causas especiales de rescisión de las relaciones de trabajo:

La falta de asistencia del trabajador a bordo a la hora convenida para la salida o que presentándose, desembarque y no haga el viaje.

Encontrarse el trabajador en estado de embriaguez en horas de servicio mientras el buque este en puerto, al salir el buque o durante la navegación.

Usar narcóticos o drogas enervantes durante su permanencia a bordo, sin prescripción medica. Al subir a bordo, el trabajador deberá poner el hecho en conocimiento del patrón y presentarle la prescripción suscrita por el medico.

La insubordinación y la desobediencia a las órdenes del capitán del buque en su carácter de autoridad.

La cancelación o la revocación definitiva de los certificados de aptitud o de las libretas de mar exigidos por las leyes y reglamentos.

La violación de las leyes en materia de importación o exportación de mercancías en el desempeño de sus servicios.

La ejecución, en el desempeño del trabajo por parte del trabajador, de cualquier acto o la omisión intencional o negligencia que pueda poner en peligro su seguridad o la de los demás trabajadores, de los pasajeros o de terceras personas, o que dañe, perjudique o ponga en peligro los bienes del patrón o de terceros.

Como bien se señala al comienzo de este artículo, éstas son causales especiales de rescisión del contrato de embarque no siendo, por consiguiente, las únicas que contempla la Ley Federal de Trabajo Mexicana en ésta materia al existir dentro de las normas generales disposiciones tales como la del Capítulo IV de esta ley, denominado Rescisión de las Relaciones de Trabajo, artículo 46 al artículo 52, y el Capítulo V llamado Terminación de las Relaciones de Trabajo, desde el artículo 53 al 55.

Lo anterior, no hace más que justificar el hecho que este tipo de trabajo ejercido por la gente de mar tenga una regulación especial, ya que como se ha señalado a lo largo de este trabajo, las normas generales sobre contrato de trabajo en su gran mayoría resultan insuficientes para regular las relaciones laborales de estos trabajadores, situación también dada en las legislaciones analizadas.

## **2.4. Código Internacional de la Gente de Mar.**

---

Entre las cuestiones inscritas en el orden del día de la segunda reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo, en Génova, el año 1920, figuraba “La posibilidad de establecer un código internacional de la gente de mar”.

Este asunto fue examinado por una comisión de la Conferencia que, en resumen, que el código internacional de la gente de mar fuera elaborado progresivamente mediante la adopción mediante convenios y recomendaciones sobre temas determinados.

Este método fue seguido con tanto éxito que ya en 1949 se habían adoptado 25 convenios y 12 recomendaciones que trataban el trabajo marítimo. Estos convenios y

recomendaciones constituyen el Libro IX del Código Internacional del Trabajo de 1955, denominado Código Internacional de la Gente de Mar.

Actualmente, varios han sido los convenios que se han adoptado por la Conferencia Internacional del Trabajo, relacionados con la gente mar, desde la dictación del Código Internacional de la Gente de Mar, lo que ha producido una constante evolución en este cuerpo de normas hasta nuestros días.

A continuación, analizaremos algunos aspectos relevantes para los trabajadores embarcados desde el punto de vista de los convenios internacionales y que se encuentran agrupados en este código.

### **A. Contrato de Enrolamiento de la Gente de Mar.**

Dentro del Título I denominado Formación Profesional y Colocación, el Capítulo CV trata del contrato de enrolamiento. El artículo 963, basado en el Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar de 1926, artículo 2, ratificado por Chile el 18 de octubre de 1935 encontrándose actualmente vigente, y del que se tomó nota en el Convenio 179 sobre la contratación y colocación de la gente de mar de 1996, señala:

“1° El contrato de enrolamiento será firmado por el armador o su representante y por la gente de mar. Deberán darse facilidades a la gente de mar y a sus consejeros para que examinen el contrato de enrolamiento antes de ser firmado.

2° Las condiciones en las que la gente de mar firmará el contrato deberán fijarse por la legislación nacional de forma que quede garantizado el control de la autoridad pública competente.

3° Las disposiciones relativas a la firma del contrato se considerarán cumplidas si la autoridad competente certifica que las cláusulas del contrato le han sido presentadas por escrito y han sido confirmadas a la vez por armador o su representante y por la gente de mar.

4° La legislación nacional deberá prever disposiciones para garantizar que la gente de mar comprenda el sentido de las cláusulas del contrato.

5° El contrato no deberá contener ninguna disposición contraria a la legislación nacional o a esta sección.

6° La legislación nacional deberá prever todas las demás formalidades y garantías concernientes a la celebración del contrato que se consideren necesarias para proteger los intereses del armador y la gente de mar.”

Dentro de los aspectos más relevantes de este artículo tenemos el consignado en el número 2, respecto al rol de la autoridad pública competente.

La comisión convino en que sería beneficioso que la autoridad pública interviniera y ejerciera control de la materia en el momento de la firma del contrato, su ejecución y demás consecuencias legales.

Este aspecto, se encuentra regulado en nuestro país a través de la Autoridad Marítima, quien ejerce su labor en los variados aspectos de la celebración y ejecución del contrato de embarco, todo lo cual se puede apreciar en las distintas disposiciones en las

que se menciona a la autoridad, tanto en el párrafo especial destinado a este contrato en nuestro Código del Trabajo como en la Ley de Navegación, donde su importancia es fundamental.

### **B. De la salud del trabajador embarcado.**

Este aspecto se encuentra tratado en el Título V del Código de la gente de Mar, llamado Seguridad Social, específicamente en el Capítulo CXVI denominado Obligaciones del Armador en caso de enfermedad, accidente o muerte de la gente de mar.

Sobre este punto, cabe destacar el artículo 1082, basado en el Convenio 55 sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidente de la gente de mar, de 1936, en su artículo 2 e incluido en el Anexo del Convenio 147 sobre la marina mercante (normas mínimas), de 1976, señala que:

“1° Las obligaciones del armador deberán cubrir los riesgos:

a) De enfermedad o accidente ocurridos en el período que transcurra entre la fecha estipulada en el contrato de enrolamiento para el comienzo del servicio y la terminación del contrato.

b) De muerte que resulte de cualquier enfermedad o accidente.

2° Sin embargo, la legislación nacional podrá establecer excepciones:

a) Para el accidente que no haya sobrevenido en el servicio del buque.

b) Para el accidente o enfermedad imputables a un acto voluntario, a una falta intencional o la mala conducta del enfermo, herido o muerto.

c) Para la enfermedad, lesión o deficiencia física disimulada voluntariamente al efectuarse el enrolamiento.

3° La legislación nacional podrá eximir la armador de toda responsabilidad respecto a la enfermedad, o muerte causada directamente por la enfermedad, cuando la persona empleado se hubiere negado, al efectuarse el enrolamiento, a someterse a un reconocimiento médico.

Por su parte, el artículo 1083, en relación con el Convenio 55 en su artículo 3, e incluido en el Anexo del Convenio 147 sobre Marina Mercante (normas mínimas), señala respecto de los gastos en que deba incurrir el armador en este caso, que “ A efectos de esta sección, la asistencia por cuenta del armador deberá comprender:

a) El tratamiento médico y el suministro de medicamentos y otros medios terapéuticos de buena calidad y en cantidad suficiente.

b) La alimentación y el alojamiento.”

Respecto al hecho establecido en el numero 1° letra a) del artículo 1082, podemos señalar que según un informe explicativo de la comisión, ésta disposición fue redactada así porque la comisión competente opinó unánimemente que durante el período comprendido entre la fecha de enrolamiento y la fecha fijada para comenzar el trabajo, no deberían regir las obligaciones del armador.

Sin embargo, también se consideró que el armador debía ser responsable de todo



riesgo que pudiera sobrevenir después de la fecha estipulada para el comienzo del trabajo, cuando dicho comienzo se retrasara por decisión del armador.

Por su parte, el artículo 1083 vino establecer las obligaciones mínimas a las que se encuentra sujeto el armador cuando un miembro de su tripulación sufre alguna enfermedad.

En Chile, se contempla sobre este tema un tratamiento especial respecto de estos trabajadores, lo que no se da en otras actividades laborales en nuestro código, estableciendo una regla general respecto a la obligación del armador para asistir al personal de la dotación que se encuentra enfermo. Además, existen disposiciones atinentes al desembarco del enfermo y normas específicas en caso de muerte del tripulante. En todo caso, hasta la fecha de este trabajo, nuestro país no ha ratificado los convenios más importantes que versan sobre las condiciones de trabajo de la gente de mar como sucede con el Convenio 147 sobre la Marina Mercante, normas mínimas, de 1976, ni el protocolo relativo a este convenio.

### **C. Término del Contrato de Enrolamiento.**

Sobre la terminación del Contrato de Enrolamiento de la Gente de Mar debemos referirnos, en primer lugar, a lo establecido en el artículo 966 en su numeral primero, el que basado en el Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar de 1926, artículo 6, ratificado por Chile el 18 de octubre de 1935 encontrándose actualmente vigente, y del que se tomó nota en el Convenio 179 sobre la contratación y colocación de la gente de mar de 1996, señala:

“1º El contrato de enrolamiento podrá celebrarse por duración determinada, o por un viaje, o, si la legislación nacional lo permite, por duración indeterminada.”

Estas distintas formas de contratación de la gente de mar se encuentran aplicadas a la realidad de nuestro país, lo resulta determinante para asegurar que respecto que este tipo de trabajadores, en la legislación laboral chilena, se encuentran regidos por dos contratos, lo que denominamos en su momento Dualidad Contractual, a saber, el contrato de trabajo propiamente tal y el contrato de embarco respectivo.

Una vez mencionado lo anterior podemos referirnos a lo señalado en el artículo 969, que se basa en el Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar de 1926, artículo 9, que, respecto al contrato de enrolamiento por tiempo indefinido, dice:

“1º El contrato de enrolamiento por duración indeterminada podrá darse por terminado, por una de las partes, en un puerto de carga o de descarga del buque, a condición de que se observe el plazo de aviso convenido, que no será menor de veinticuatro horas.

2º El aviso deberá comunicarse por escrito y la legislación nacional determinará las condiciones en que deba ser comunicado, para evitar cualquier posible conflicto entre las partes.

3º La legislación nacional deberá determinar las circunstancias excepcionales en las que el plazo de aviso, aún comunicado en forma regular, no tendrá por efecto la terminación del contrato.”

Como se puede apreciar, esta disposición se refiere a la circunstancia de que el contrato de enrolamiento se hubiere celebrado por un tiempo indeterminado, estableciendo reglas especiales sobre la forma de darlo por finalizado, lo que resulta aplicable sólo a esta circunstancia ya que para los restantes tipos de contratos se establecen reglas de carácter común, las que analizaremos a continuación.

En efecto, el artículo 970 del Código Internacional de la Gente de Mar que estamos analizando, y que tiene su origen esta disposición en el Convenio sobre contrato de enrolamiento de la gente de mar, de 1926, artículo 10, señala respecto al término de este contrato, que “El contrato de enrolamiento que se celebre por un viaje, por duración determinada o por duración indeterminada, quedará legalmente terminado en los casos siguientes:

- a) Mutuo consentimiento de las partes.
- b) Fallecimiento de la gente de mar.
- c) Pérdida o incapacidad absoluta del buque para la navegación.
- d) Cualquier otra causa que pueda establecer la legislación nacional o esta sección.

Respecto a la letra c) del artículo mencionado, la comisión la mantuvo como causa de anulación del contrato, con la salvedad, de que el mal estado del barco fuese reconocido oficialmente, esto es, cuando el barco o nave estuviera en el puerto a consecuencia del suceso que lo hubiera imposibilitado para navegar.

Por su parte, el artículo 971, sobre la base del artículo 11 del Convenio de 1926, señala que “La legislación nacional deberá determinar las circunstancias en las que el armador o el capitán podrán despedir inmediatamente a la gente de mar.”

Finalmente, el artículo 972, en relación al artículo 12 del Convenio de 1926, establece que “La legislación nacional también deberá determinar las circunstancias en las que la gente de mar podrá solicitar su desembarco inmediato.”

En ambos caso no obsta, cualquiera sea la naturaleza del contrato, según la comisión, a que el trabajador pueda obtener una indemnización del armador, lo que se daría cuando ese despido fuera sin causa justificada, las cuales las deberá determinar cada legislación nacional, en caso contrario, se perdería este derecho.

Esta indemnización, también cabría en el caso que la gente de mar solicite al representante de la autoridad marítima competente una autorización para desembarcar, basado en circunstancias que se encuentren establecidas en la legislación nacional.

En nuestro país, el legislador estableció la intervención de la autoridad marítima para dar por concluido el contrato de embarco, además de dar causales específicas para el término de la relación laboral, que se complementan con las causales generales establecidas para todo tipo de trabajador que se encuentran consignadas en el Código del Trabajo.

## CONCLUSIÓN.

En la presente memoria, se pretendió analizar este contrato partiendo de una visión general, pasando por un aspecto histórico, hasta llegar a sus aspectos más específicos, donde se comprobó la coexistencia de dos contratos laborales, lo que llamamos una dualidad contractual, que en conjunto nos hizo concluir con el porqué de su tratamiento especial tanto en Chile como en otros países.

En el aspecto netamente jurídico, se pudo establecer que el trabajador embarcado se encuentra efectivamente sujeto a dos contratos de trabajo en su relación laboral, es decir, existe una dualidad contractual que se traduce en que el contrato de trabajo se puede ver complementado con un contrato de embarco, según las características que tenga este último, donde en ambos se plasman derechos y deberes para trabajador y empleador.

Lo anterior, nos llevó a concluir que necesariamente coexisten ambos contratos en una misma relación laboral, dependiendo por supuesto, del tipo de contrato de embarco que vincule al trabajador con el armador o dueño de la nave.

El análisis del contrato de los trabajadores embarcados o gente de mar en nuestro país, nos permite vislumbrar la enorme importancia que éste tiene en las relaciones comerciales de los distintos países.

Esto se puede verificar en la medida que se analiza la importancia y trascendencia que el comercio marítimo tiene en el mercado internacional, intercambio que trae como consecuencia el que sigue siendo uno de los medios de transporte de bienes más usado, teniendo una importancia vital la regulación normativa que tienen las personas que

trabajan en estas embarcaciones, por la responsabilidad que significa el traslado de la carga para el comercio internacional y las condiciones específicas que regulan su relación laboral.

El trabajador embarcado, en base a esta importancia que tiene el comercio marítimo, ha sido objeto de múltiples convenciones de la organización internacional del trabajo con el fin de proteger su posición frente al empleador.

En nuestro país, aunque hay una regulación importante, aún no se han ratificado importantes convenciones sobre los derechos y condiciones laborales de estos trabajadores, lo que sin duda será una tarea pendiente, al margen de lo avanzada de nuestra legislación laboral en este tema y en relación a otros países del orbe.

## BIBLIOGRAFÍA.

- BAEZA PINTO, SERGIO. Derecho Marítimo. Editorial Jurídica de Chile. Santiago de Chile. 1990.
- CABEZAS MEDINA, FRANCISCO. Contrato Individual de Trabajadores Embarcados. Memoria Universidad Católica de Valparaíso. Valparaíso. 1996.
- DÍAZ SALAS, JUAN. Reformas Laborales: Contrato de Trabajo, Sindicatos, Contrato de Embarco de Trabajadores Embarcados. Editorial Jurídica de Chile. Santiago de Chile. 1981.
- FIGUEROA GALLINATO, NIEVES. Trabajadores Marítimos. Memoria Universidad de Chile. Santiago de Chile. 1972.
- GUTIÉRREZ ROSA, XIMENA y MENGOD GIMENO, ROSA. Contratos Especiales. Apuntes del curso de Derecho Laboral y Seguridad Social. Universidad de Chile. 1998.
- HUMERES NOGUER, HECTOR. Derecho de Trabajo y de la Seguridad Social. Editorial Jurídica de Chile. Santiago de Chile. 2000.
- MACCHIAVELO CONTRERAS, GUIDO. Derecho del Trabajo. Tomo I. Editorial Universitaria. Santiago de Chile. 1986.
- POBLETE JIMÉNEZ, CARLOS. Contratos Especiales. Apuntes Guías. Universidad de Chile. 2000.
- RUBIO LAGOS, ANA MARÍA. Sistema de Trabajo de los Trabajadores Marítimos.

- Memoria Universidad de Chile. Santiago de Chile. 19--.
- WALKER LINARES, FRANCISCO. Derecho del Trabajo. Editorial Nascimento.  
Santiago de Chile. 1936.
- ARGENTINA. Ley N° 20.094. Ley de Navegación. 1973.
- CHILE. Código de Comercio. 1865.
- CHILE. Código del Trabajo. 1931.
- CHILE. Código del Trabajo. 1987.
- CHILE. Código del Trabajo. 1994.
- CHILE. Decreto Ley N° 2.200. 1978.
- CHILE. Decreto Ley N° 2.222. Ley de Navegación. 1978.
- ESPAÑA. Código de Comercio.
- MÉXICO. Ley Federal del Trabajo.
- ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO. Código Internacional del Trabajo.  
Libro IX Código Internacional de la Gente de Mar. Imprenta La Tribune de Geneve.  
Ginebra. Suiza. 1959.

# ANEXOS.

## 1. MODELO DE CONTRATO DE EMBARCO.

## 2. LEY DE NAVEGACIÓN DE CHILE.

Identificación Norma : DL-2222

Fecha Publicación : 31.05.1978

Fecha Promulgación : 21.05.1978

Organismo : MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

(Subsecretaría de Marina)

Última Modificación : D.S. 430 Subs. de Pesca, 21.01.1992. SUSTITUYE LEY DE NAVEGACION

ESTRUCTURA DEL TEXTO.

TITULO I (Arts. 1-9), Disposiciones generales.

TITULO II (Arts.10-21), Del registro y de la nacionalidad de las naves.

TITULO III (Arts. 22-41), De la Navegación:

Párrafo 1° (Arts. 22-28), Del Despacho y Recepción de Naves;

Párrafo 2° (Arts. 29-33), De la Navegación propiamente tal;

Párrafo 3° (Arts. 34-41), Del Practicaje y Pilotaje.

TITULO IV (Arts. 42-46), De la propiedad y de las personas que participan en la operación de la nave.

TITULO V (Arts. 47-79), Del personal embarcado.

TITULO VI (Arts. 80-97), Orden, Disciplina y Seguridad:

Párrafo 1° (Arts. 80-87), Del Orden y Disciplina;

Párrafo 2° (Arts. 88-94), De la Seguridad;

Párrafo 3° (Arts. 95-97), De la Policía Marítima.

TITULO VII (Arts. 98-100), De la Reserva Naval.

TITULO VIII (Arts. 101-141), De los riesgos de la navegación:

Párrafo 1° (Arts. 101-103), Reglas Generales;

Párrafo 2° (Arts. 104-111), De los Servicios prestados a la Nave que está en Peligro;

Párrafo 3° (Arts. 112-131), Accidentes Marítimos;

Párrafo 4° (Arts. 132-141), Restos Náufragos.

TITULO IX (Arts. 142-163), De la Contaminación:

Párrafo 1° (Arts. 142-143), Del Derrame de Hidrocarburos y otras Substancias Nocivas;

Párrafo 2° (Arts. 144-148), De la Responsabilidad Civil por los Daños Derivados de los Derrames de Hidrocarburos y otras Sustancias Nocivas;

Párrafo 3° (Arts. 149-152), De las Sanciones y Multas;

Párrafo 4° (Arts. 153-163), Del Tribunal y del Procedimiento.

TITULO X (Arts. 164-166), Buques de guerra.

TITULO FINAL (Arts. 167-172), Otras disposiciones.}

Núm. 2.222.- Santiago, 21 de Mayo de 1978.- Visto: Lo dispuesto en los decretos leyes N° 1 y 128, de 1973; 527, de 1974, y 991 de 1976, La Junta de Gobierno de la República de Chile ha acordado dictar el siguiente DECRETO LEY:

Substitúyese la ley de Navegación, de 24 de Junio de 1878, publicada en el Diario Oficial de 3 de Julio del mismo año, por la siguiente:

NOTA: 1

El artículo 1° del DL 2837, de 1979, reemplazó las denominaciones "Dirección del Litoral y de Marina Mercante", y "Director del Litoral y de Marina Mercante", contenidas en cualquier texto legal, por "Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante"



---

y "Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante", respectivamente.

## LEY DE NAVEGACION

### TITULO I

#### Disposiciones generales

Artículo 1° Todas las actividades concernientes a la navegación o relacionadas con ella, se

regirán por la presente ley, cuyas disposiciones prevalecerán sobre cualquier norma vigente

en esta materia.

Art. 2° Para los fines de esta ley, se entenderá por:

a) Dirección: La Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

b) Director: El Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

c) Autoridad Marítima: El Director, que será la autoridad superior, los Gobernadores Marítimos y los Capitanes de Puerto. Los Cónsules, en los casos que la ley determine, y los Alcaldes de Mar, de acuerdo con las atribuciones específicas que les asigne el Director, se considerarán Autoridades Marítimas para los efectos del ejercicio de ellas.

Art. 3° Las naves y artefactos navales chilenos estarán sujetos a esta ley, aunque se encuentren fuera de las aguas sometidas a la jurisdicción nacional, sin perjuicio de la vigencia de la ley extranjera cuando la nave o artefacto naval se encuentre en aguas sometidas a otra jurisdicción. Pero en este último caso, si incurrieren en infracción a la ley chilena, los tribunales nacionales y la Dirección podrán hacer efectivas las responsabilidades penales y disciplinarias por esas infracciones cuando pudieren quedar sin sanción.

Art. 4° Las naves se clasifican en mercantes y especiales y, según su porte, en naves mayores y menores.

Son naves mercantes las que sirven al transporte, sea nacional o internacional. Son naves especiales las que se emplean en servicios, faenas o finalidades específicas, con características propias para las funciones a que están destinadas, tales como remolcadores, pesqueros, dragas, barcos científicos o de recreo, etcétera.

Son naves mayores aquellas de más de cincuenta toneladas de registro grueso, y naves menores, las de cincuenta o menos toneladas de registro grueso.

Art. 5° La autoridad marítima corresponderá a la Dirección y, como tal, aplicará y fiscalizará el cumplimiento de esta ley, de los convenios internacionales y de las normas legales o reglamentarias relacionadas con sus funciones, con la preservación de la ecología en el mar y con la navegación en las aguas sometidas a la jurisdicción nacional. La Dirección tendrá la representación oficial del Estado en asuntos o reuniones internacionales relativas a las materias profesionales y técnicas de que trata esta ley.

Art. 6° Los Gobernadores Marítimos y los Capitanes de Puerto desempeñarán sus funciones como delegados del Director, y serán los encargados de fiscalizar el cumplimiento de las disposiciones legales o reglamentarias dentro de su territorio

jurisdiccional.

Art. 7° En los puertos, terminales marítimos y caletas de menor importancia que la Dirección determine, la Autoridad Marítima será desempeñada por Alcaldes de Mar, con las funciones que el Director les asigne, de acuerdo a la Ley Orgánica de la Dirección.

Art. 8° En el extranjero, las funciones de Autoridad Marítima, para los casos y efectos que esta ley determine y efectos que esta ley determine, corresponderán al Cónsul chileno que tenga competencia en el puerto o lugar en que se halle la nave o artefacto naval que requiera la intervención de una autoridad marítima chilena.

Art. 9° Toda nave nacional deberá enarbolar la bandera chilena, a popa si estuviere en puerto, y en navegación en el pico de mesana o, a falta de éste, en el punto más alto de su arboladura o superestructura.

Asimismo, deberá tener marcado su nombre y puerto de matrícula en la forma que señale el reglamento.

## TITULO II

Del registro y de la nacionalidad de las naves.

Art. 10. La matrícula de naves y la inscripción de los demás actos relativos a ellas que requieran de esta solemnidad, se efectuarán en alguno de los siguientes Registros:

- a) Registro de Matrícula de Naves Mayores;
- b) Registro de Matrícula de Naves Menores;
- c) Registro de Matrícula de Naves en Construcción;
- d) Registro de Matrícula de Artefactos Navales, y
- e) Registro de Hipotecas, Gravámenes y Prohibiciones.

Las normas relativas a la organización y funcionamiento de los Registros, y al procedimiento, formalidades y solemnidades de las inscripciones, se establecerán en el reglamento respectivo. Los derechos que se cobrarán por las diversas actuaciones relacionadas con los Registros, se establecerán en el reglamento que señala el artículo 169.

Las transferencias o transmisiones del dominio de las naves, deberán anotarse al margen de su inscripción en el Registro de Matrícula, bajo sanción de ser inoponibles a terceros.

Art. 11. Para matricular una nave en Chile se requiere que su propietario sea chileno y que se cumplan los demás requisitos que este título establece.

Si la nave fuere de propiedad de más de una persona o lo fuere de una persona jurídica, deberán aplicarse las reglas siguientes:

a) Si el propietario de una nave fuere una sociedad, se considerará chilena siempre que tenga en Chile su domicilio principal y su sede real y efectiva; que su presidente, gerente y mayoría de directores o administradores, según el caso, sean chilenos; y que la mayoría del capital social pertenezca a personas naturales o jurídicas chilenas.

b) Si la nave perteneciere a una comunidad, se considerará chilena siempre que la

---

mayoría de los comuneros sean chilenos, estén domiciliados y residan en Chile; que sus administradores, en su caso, sean chilenos; y que la mayoría de los derechos en la comunidad pertenezcan a personas naturales o jurídicas chilenas.

c) Para efectos previstos en las dos letras anteriores se considerará que las personas jurídicas socias de una sociedad propietaria de naves o comuneras en el dominio de las mismas, son chilenas cuando reúnan los requisitos establecidos en las letras precedentes, respectivamente.

Podrán también matricularse en Chile las naves especiales, con excepción de las pesqueras, pertenecientes a personas naturales o jurídicas extranjeras domiciliadas en el país, siempre que tengan en Chile el asiento principal de sus negocios, o ejerzan en el país alguna profesión o industria en forma permanente. Estos hechos deberán comprobarse a satisfacción de la autoridad marítima. La Dirección podrá, por razones de seguridad nacional, imponer a estas naves normas especiales restrictivas de sus operaciones.

Sin perjuicio de lo anterior, aplicando el principio de reciprocidad internacional, la autoridad marítima podrá liberar de las exigencias de este artículo, en condiciones de equivalencia, a las empresas pesqueras constituidas en Chile con participación mayoritaria de capital extranjero, cuando en el país de origen de dichos capitales existan requisitos de matrícula de naves extranjeras y disposiciones para el desarrollo de actividades pesqueras acordes a dicho principio, a que se puedan acoger personas naturales o jurídicas de Chile. Para los efectos de determinar la reciprocidad y equivalencia, se requerirá certificación previa del Ministerio de Relaciones Exteriores.

NOTA: 2

El artículo 1º, N° 149 de la Ley N° 19.079, publicada en el "Diario Oficial" de 6 de septiembre de 1991, ordenó sustituir el artículo 120 de la Ley N° 18.892, el que, a su vez, sustituye el inciso final del presente artículo. Posteriormente, el artículo 161 del D.S. N° 430 de la Subsecretaría de Pesca, que fijó el Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley N° 18.892, General de Pesca y Acuicultura, publicado en el "Diario Oficial" de 21 de enero de 1992, ordenó sustituir, en los mismos términos, el inciso final del presente artículo.

Art. 12. Al solicitar la inscripción de una nave en el respectivo Registro de Matrícula, el o los propietarios, por sí o por mandatario debidamente autorizado, deberán presentar los títulos que acrediten sus derechos sobre la nave, el certificado de arqueo otorgado por la Dirección, cuando corresponda, y los demás documentos que exija el reglamento. Además, deberán acreditar que han dado cumplimiento a las exigencias legales y reglamentarias sobre construcción y seguridad.

Cuando se solicite la incorporación al Registro de Matrícula de una nave que ha estado matriculada en un país extranjero, deberá acompañarse, además, un certificado debidamente visado por el Cónsul chileno, en el que conste que la nave ha sido dada de baja de su anterior matrícula, o lo será el día en que tenga lugar su nuevo registro.

Art. 13. Inscrita la nave, será chilena y se entenderá nacionalizada para los efectos aduaneros, y podrá desde ese momento enarbolar el pabellón nacional, siempre que se

cumpla con las exigencias que señala el artículo siguiente.

Se presumirá poseedor regular de la nave la persona natural o jurídica a cuyo nombre figure inscrita en el Registro de Matrícula respectivo, salvo prueba en contrario.

Artículo 14° Para mantener enarbolado el pabellón, nacional, se requiere que el capitán de la nave, su oficialidad y tripulación sean chilenos.

No obstante, la Dirección por resolución fundada y en forma transitoria, podrá autorizar la contratación de personal extranjero cuando ello sea indispensable, exceptuando el capitán, que será siempre chileno. Se otorgará en todo caso dicha autorización durante una huelga para contratar trabajadores matriculados en conformidad a la ley extranjera.

En caso de conflicto internacional que afecte seriamente la normalidad del comercio marítimo de Chile en el exterior o de inminente peligro de tal conflicto, el Presidente de la República estará facultado para autorizar, a título transitorio, el uso del pabellón nacional a determinadas naves que se encuentren contratadas por empresas nacionales, aunque no cumplan con los requisitos del inciso primero. Esta autorización solamente tendrá efecto en tanto dure la situación de emergencia mencionada. El Presidente de la República fijará las normas a que deberán sujetarse estas naves mientras naveguen bajo bandera nacional.

En el caso de naves especiales, el Presidente de la República a proposición del Director, podrá establecer normas diferentes para la integración de la dotación, pero el capitán será siempre chileno.

Asimismo, por razones de evidente conveniencia para los intereses nacionales, el Presidente de la República podrá autorizar dar en arrendamiento, por un período determinado, naves nacionales a casco desnudo, las cuales deberán enarbolar pabellón extranjero, subsistiendo sin embargo, su matrícula chilena.

Art. 15. En el Registro de Matrícula de Naves Mayores, que estará a cargo de la Dirección, se inscribirán todas las naves mayores.

En los Registros de Matrícula de Naves Menores, que estarán a cargo de las Capitanías de Puerto, se inscribirán las naves menores.

A toda nave inscrita en el Registro de Matrícula se le extenderá un "Certificado de Matrícula", en el que se indicará su nombre, su número de matrícula, el nombre de la persona a cuyo favor aparece inscrito, y el tonelaje y las principales características de dicha nave. El original de este certificado deberá permanecer a bordo.

El reglamento determinará los demás requisitos y formalidades que se deberán cumplir para el otorgamiento del certificado.

Art. 16. Para que puedan constituirse hipotecas, prendas u otros gravámenes reales sobre las naves que están en construcción, habrá un Registro de Matrícula de Naves en Construcción a cargo de la Dirección.

El propietario presentará a la Dirección los títulos que justifiquen sus derechos sobre la nave, las especificaciones técnicas y demás requisitos que establezca el Reglamento.

Al margen de la inscripción deberá tomarse nota de todo documento por el que se

---

constituya, transmita, declare, modifique o extinga algún derecho real sobre la nave y de cualquier otra limitación al dominio que recaiga sobre la misma.

Art. 17. Finalizada la construcción de la nave, el propietario deberá solicitar su inscripción en el Registro de Matrícula que corresponda.

Practicada esta segunda inscripción, la Dirección cancelará de oficio la del Registro de Matrícula de Naves en Construcción y asentará, al margen de la nueva, todas las anotaciones que estuvieren vigentes de la anterior.

Art. 18. En los Registros de Matrícula de Artefactos Navales, que estarán a cargo de la Dirección y demás autoridades marítimas, se inscribirán todos los artefactos navales.

El reglamento determinará qué artefactos navales corresponde inscribir en el Registro de la Dirección y cuáles en los de las Autoridades Marítimas.

En caso de duda en la calificación de estos artefactos, resolverá el Director, oyendo al interesado, y su resolución será inapelable.

A los artefactos navales les será aplicable, en lo que fuere compatible, lo dispuesto en los Artículos 10, inciso tercero; 11, inciso tercero; 12, 13, 14, 15, inciso tercero; 20 y 21, de esta ley.

Art. 19. Las naves y los artefactos navales adquiridos o construidos en el exterior para ser matriculados en Chile, y los que se construyan en Chile, para ser vendidos al exterior o para matricularse en el país, podrán navegar bajo pabellón nacional, sin más documento que un pasavante otorgado por el Cónsul de Chile o la Autoridad Marítima, según el caso, al que se anexarán el rol de dotación y el despacho otorgado por la Autoridad Marítima competente.

Art. 20. En el Registro de Hipotecas, Gravámenes y Prohibiciones, que estará a cargo de la Dirección, deberán inscribirse, para su validez, las hipotecas y demás derechos reales que graven a las naves que midan más de cincuenta toneladas de registro grueso.

Para que surtan efecto respecto de terceros, deberán inscribirse también en este Registro las prohibiciones, medidas precautorias y embargos que afecten a una nave mayor.

No obstante, las prohibiciones judiciales de zarpe de una nave y su alzamiento sólo requerirán ser notificadas a la Autoridad Marítima que corresponda.

No podrá constituirse derecho real de prenda sobre naves mayores. En cuanto a las naves menores, la constitución del derecho real de prenda se regirá por las respectivas normas legales, según la clase de prenda de que se trate.

Art. 21. Las inscripciones de naves en el Registro de Matrícula se cancelarán, de oficio o a petición de parte, por las siguientes causales:

1. Por dejar de cumplir sus propietarios los requisitos exigidos en el artículo 11;
2. Por declaración de innavegabilidad absoluta o pérdida total comprobada;
3. Por desguace;
4. Por presunción fundada de su pérdida, al no tenerse noticias de su paradero por

un lapso superior a cuatro meses, previa investigación sumaria;

5. Por enajenación al extranjero. La Autoridad Marítima no autorizará la cancelación por esta causa, si no consta por escritura pública el consentimiento de todos los beneficiarios de las hipotecas y demás derechos reales que recaigan sobre la nave, y el alzamiento de las prohibiciones legales o judiciales que impidan su transferencia.

Tampoco podrá cancelarse la matrícula de naves mercantes, cuya enajenación esté sujeta a previa autorización del Presidente de la República, sin que esta autorización se haya concedido;

6. Por cambio de bandera, salvo lo previsto en el inciso final del artículo 14;

7. Por apresamiento, conforme a las normas del derecho internacional;

8. Por cambio de nombre de la nave o por alteraciones en su casco que aumenten o disminuyan su tonelaje, y

9. Por infringir los propietarios o los operadores, en el caso de las naves a que se refiere el inciso tercero del artículo 11, las normas especiales restrictivas de operación que les haya impartido el Director.

### TITULO III

#### De la Navegación

##### Párrafo 1° Del Despacho y Recepción de Naves

Art. 22. Para hacerse a la mar desde un puerto de la República toda nave requiere la previa autorización de zarpe de la Autoridad Marítima, autorización que se denominará "despacho" y se otorgará en conformidad al reglamento respectivo.

Para el despacho de la nave es necesario que el capitán, o el agente de ella presente a la Autoridad Marítima la Declaración General; que la nave tenga toda su documentación en orden, y que sus condiciones de seguridad para la navegación se conformen a la legislación y reglamentación marítima.

"Declaración General" es el documento que suministra la información exigida por la Autoridad Marítima respecto de la nave, en el momento de su recepción o despacho.

En el Reglamento se señalarán las anotaciones, visados y anexos que deberá contener la Declaración General.

El despacho de una nave sólo podrá negarse en virtud de causa reglamentaria, por orden judicial o a solicitud de autoridad competente.

Art. 23. El capitán que se hiciere a la mar sin que la nave haya sido despachada, será sancionado hasta con la cancelación definitiva de su título.

Si se tratare de una nave extranjera, sufrirá una multa de hasta 1.000.000 pesos oro, de la que será solidariamente responsable el armador o el agente de ella.

Los gastos de captura, con un recargo de un 50%, serán de cargo de la nave. Si ellos no fueren íntegramente pagados o garantizado su pago, la nave quedará arraigada.

Art. 24. Toda nave podrá entrar en cualquier puerto habilitado de la República y deberá ser recibida por la Autoridad Marítima, con la asistencia de los demás servicios

---

del Estado relacionados con las faenas que requieran realizar, de acuerdo al reglamento.

"Recepción" es el acto por el cual la Autoridad Marítima verifica que los documentos y condiciones de seguridad de la nave están en orden y fija las normas a que deberá sujetarse en su ingreso y durante su permanencia en puerto, de conformidad al reglamento.

"Libre Plática" es la autorización que emite la Autoridad Marítima para permitir el acceso de personas a una nave, para el desembarque de pasajeros y tripulantes y para la ejecución de las faenas de carga o descarga.

Art. 25. La Autoridad Marítima de cada puerto es la encargada de coordinar las revisiones que deban cumplirse en una nave a su arribo o zarpe, de modo que ellas no ocasionen demora en su recepción o despacho.

Art. 26. La revisión de los documentos y pasaportes de los pasajeros y de la dotación de las naves procedentes del exterior, corresponde al Servicio de Investigaciones del puerto de arribada. A falta de este servicio, cumplirá estas funciones la Autoridad Marítima.

La revisión no obstará a que se efectúen las maniobras de fondeo o atraque al sitio asignado.

Art. 27.- En caso de arribada forzosa, el capitán de la nave deberá dar aviso inmediato a la Autoridad Marítima, la cual verificará los motivos que la justifiquen, señalará al capitán las formalidades que deba cumplir y las normas a que estará sujeta la nave mientras se encuentre en esta calidad.

Art. 28. Antes que una nave ingrese en aguas sometidas a la jurisdicción nacional, deberá dar aviso a la Autoridad Marítima, con la anticipación que indique el reglamento, señalando su situación y la ruta de navegación que seguirá.

Si por cualquier causa una nave debe modificar su itinerario y cambiar el puerto prefijado de recalada, sus armadores, agente o capitán deberán solicitar, con la debida anticipación, el permiso de la Autoridad Marítima respectiva.

#### Párrafo 2° De la Navegación propiamente tal

Art. 29. La navegación en aguas sometidas a la jurisdicción nacional es controlada por la Dirección.

La navegación, según la zona donde se efectúe, es marítima, regional, fluvial, lacustre y de bahía, y deberá sujetarse a las normas profesionales, técnicas y de seguridad que prescriba la reglamentación.

Art. 30. Corresponde a la Dirección supervigilar la aplicación de las normas nacionales e internacionales sobre señalización marítima y, con la asesoría del Instituto Hidrográfico de la Armada, determinar la ubicación y características de los medios de señalización.

Art. 31. Toda nave se registrará, en lo relativo al tránsito marítimo, por las disposiciones del reglamento internacional para prevenir abordajes en el mar y, además, por las normas nacionales para la navegación marítima, fluvial y lacustre, según corresponda.

Art. 32. La Dirección podrá en casos calificados, restringir o prohibir el paso o la permanencia de naves en determinadas zonas o lugares o prohibir su ingreso a puertos nacionales. Podrá también prohibir el tránsito por aguas sometidas a la jurisdicción nacional, si su paso no es inocente o es peligroso.

Art. 33. La reunión de naves para navegar en conjunto, bajo un mando único, se denomina "convoy". La navegación en convoy deberá realizarse en conformidad a las normas de seguridad que señale la Dirección.

**Párrafo 3° Del Practicaje y Pilotaje**

Art. 34. Llámase "practicaje" a todas las maniobras que se ejecutan con una nave en el puerto, y "pilotaje" a la conducción de la derrota por canales o entre puertos del litoral.

Art. 35. Toda nave extranjera, y las naves nacionales en los casos que señale el reglamento respectivo, deberán utilizar los servicios de practicaje y deberán estar sujetas a pilotaje, cuando corresponda.

El reglamento señalará las ocasiones en que serán obligatorios los servicios de practicaje y de pilotaje y las condiciones en que estos servicios se prestarán.

En el estrecho de Magallanes, el pilotaje de naves que lo utilicen para el tránsito de océano a océano, será reglamentado de conformidad a las normas de derecho internacional.

Art. 36. Los servicios de practicaje y pilotaje dependerán de la Dirección. Habrá Prácticos Oficiales, que son oficiales de esta especialidad de la Armada del escalafón de Oficiales de los Servicios Marítimos y Prácticos autorizados, que son aquellos designados por la Dirección de entre los Capitanes de Alta Mar o ex Oficiales de cubierta de la Armada, de grado no inferior a Capitán de Fragata al momento de retiro, que cumplan los demás requisitos que establezca el reglamento.

El pilotaje será desempeñado por los prácticos que designen la Dirección, y el practicaje por los que designe la Autoridad Marítima.

Art. 37. Los prácticos, durante el desempeño de sus funciones, serán asesores del capitán en todo lo relativo a la navegación, a las maniobras y a la legislación y reglamentación de la República.

Art. 38. Las tarifas que pagarán los usuarios de los servicios de practicaje y pilotaje, serán fijadas por el reglamento que señala el artículo 169.

**Párrafo 4° Del Uso de Remolcador**

Art. 39. Ninguna nave podrá dedicarse a faenas de remolque sin permiso de la Autoridad Marítima, salvo que se trate de casos de asistencia o salvamento en los cuales deban prestarse servicios especiales que exijan el empleo urgente e inmediato de una nave como remolcador.

Art. 40. Las Autoridades Marítimas podrán ordenar el uso obligatorio de remolcadores en todos aquellos puertos en que consideren indispensable su empleo para la seguridad de las maniobras.

Art. 41. En las faenas de remolque, o en otras maniobras en puertos chilenos, sólo



---

podrán utilizarse remolcadores de bandera nacional.

No obstante, la Dirección podrá autorizar, en casos calificados, el empleo de remolcadores de bandera extranjera.

#### TITULO IV

De la propiedad y de las personas que participan en la operación de la nave

Art. 42. DEROGADO.

Art. 43. DEROGADO.

Artículo 44.- El armador u operador de una nave serán civil y solidariamente responsables de las transgresiones a las normas de esta ley, cometidas por el capitán en el ejercicio de sus funciones, con las excepciones que en ella misma se establecen, sin perjuicio de la responsabilidad del dueño de la nave cuando corresponda.

Artículo 45.- Toda nave deberá tener un agente o consignatario en los puertos nacionales a que arribe, salvo en los puertos en que el armador tenga oficina establecida, donde podrá actuar directamente.

Los deberes, atribuciones y responsabilidades de los agentes de naves, en su relación con la Autoridad Marítima y otras autoridades administrativas, serán determinados por reglamento.

Artículo 46.- Sin perjuicio de la representación del agente de naves, el capitán es representante legal del propietario, armador u operador de la nave ante las autoridades marítimas y portuarias.

#### TITULO V

Del personal embarcado

Art. 47. Personal embarcado o "gente de mar" es el que, mediando contrato de embarco, ejerce profesiones, oficios u ocupaciones a bordo de naves o artefactos navales.

Art. 48. El personal embarcado o "gente de mar" se divide en las siguientes categorías, según la clase de nave en que presta servicios:

1. De naves mercantes:

a) Capitán; b) Oficiales; y c) Tripulantes.

2. De naves especiales y menores: a) Patronos; b) Oficiales de naves especiales; c) Tripulantes de naves especiales; y d) Pescadores artesanales.

Art. 49. Para ser capitán es necesario ser chileno y poseer el título de tal conferido por el Director.

Artículo 50.- El capitán es el jefe superior de la nave encargado de su gobierno y dirección y está investido de la autoridad, atribuciones y obligaciones que se indican en esta ley, en el Código de Comercio y en las demás normas legales relativas al capitán.

Art. 51. El capitán de una nave nacional es delegado de la autoridad pública para la

conservación del orden y disciplina en la nave.

Con este objeto, el capitán podrá mantener a bordo, de conformidad a la ley y bajo su exclusiva responsabilidad, el armamento menor que sea necesario para la defensa personal y la protección de la nave, el cual deberá ser registrado ante la autoridad correspondiente del puerto de matrícula.

Art. 52. Los oficiales, tripulantes y pasajeros deben respeto y obediencia al capitán en todo lo relativo al servicio de la nave, y a su seguridad y la de las personas y la carga que transporte.

Art. 53. El capitán debe respetar y hacer cumplir las leyes y reglamentos de la República, en especial la legislación marítima, de aduanas, de sanidad, del trabajo y de policía de los puertos.

Art. 54. El capitán será ministro de fe respecto de los hechos que ocurrieren a bordo y que sea necesario certificar, como nacimientos, defunciones y otros.

El reglamento determinará las formalidades a que se sujetará el capitán en el ejercicio de esta función.

Art. 55. El capitán, durante el desempeño de su puesto en una nave nacional, está facultado para ejercer las funciones técnicas, profesionales y comerciales inherentes a su cargo en todo lo relacionado con el interés de la nave, la dotación, los pasajeros, la carga y el resultado del viaje.

Artículo 56.- El capitán hará que se anoten en el diario de navegación todos los datos que determinen los reglamentos. Igualmente, ordenará que se anote, tan pronto sea posible, toda novedad que ocurra en la nave.

Art. 57. En caso de siniestro, el capitán debe poner a salvo el diario de navegación y los documentos, libros y efectos importantes de la nave.

Art. 58. El capitán, aún cuando tuviere la obligación de emplear los servicios de practica y pilotaje, será siempre el responsable directo de la seguridad, navegación, maniobras y gobierno de la nave, sin perjuicio de la responsabilidad que corresponda al práctico por deficiente asesoramiento. La autoridad del capitán no estará subordinada a la del práctico en ninguna circunstancia.

Art. 59. Será obligación preferente del capitán vigilar en persona el gobierno de la nave a la arribada o zarpe de los puertos, o durante la navegación en ríos, canales o zonas peligrosas, aunque esté a bordo el práctico.

Art. 60. Los deberes, atribuciones y responsabilidades que establece esta ley para el capitán son aplicables a toda persona que asuma o desempeñe el mando de una nave de cualquier clase, con las limitaciones que determine el reglamento respectivo.

Art. 61. Salvo lo previsto en el artículo 68, para ser oficial de naves nacionales será necesario poseer título de tal y licencia de embarco, otorgados por el Director; ser chileno y estar inscrito en el Registro de Oficiales de Naves de la Dirección. En esta categoría estarán también comprendidos los aspirantes a oficiales que realicen su viaje de instrucción.

Art. 62. En caso de muerte o impedimento del Capitán durante la navegación o en

---

puerto, asumirá el mando de la nave el primer piloto; a falta o por impedimento de éste, el que le siga en orden jerárquico entre los oficiales de cubierta; y, sucesivamente, los de máquina y administración, debiendo el armador designar su reemplazante a la brevedad.

Art. 63. Para los efectos del orden y disciplina, todos los oficiales y tripulantes de una nave están subordinados al primer oficial, quien actuará en cumplimiento de las órdenes impartidas por el capitán.

Art. 64. El oficial de guardia de cubierta actuará en representación del capitán para hacer cumplir el régimen interno y las órdenes recibidas, y está facultado para requerir, si fuere necesario, la cooperación de todo el personal de la nave. En el desempeño de sus funciones diarias, el oficial de guardia de cubierta es responsable ante el capitán de la seguridad de la nave y del orden y disciplina a bordo.

Art. 65. Para ser tripulante de naves nacionales es necesario ser chileno, poseer matrícula o permiso otorgado por la Autoridad Marítima y estar inscrito en el respectivo Registro. Como comprobante de la inscripción, la Autoridad Marítima otorgará a cada tripulante una libreta de matrícula.

Art. 66. En los reglamentos respectivos se determinarán los títulos y especialidades de los oficiales de naves; los requisitos para que el Director les otorgue los títulos, licencias o permisos; las obligaciones profesionales que con ellos se contraen; los requisitos de ascenso; la vigencia y cancelación de los mismos y, en general, todas las normas para el ejercicio de las funciones que requieran desempeñarse a bordo.

Los reglamentos determinarán los requisitos que deben cumplir los tripulantes, sean de cubierta o de máquina, para obtener la respectiva matrícula.

Art. 67. El Director podrá otorgar título de capitán o de oficial de Marina Mercante Nacional a oficiales de la Armada en retiro, siempre que reúnan las condiciones y requisitos que establezca el reglamento citado en el artículo anterior. Estos títulos serán extendidos cuando exista escasez de oficiales para dotar naves mercantes, lo que será calificado en cada caso por el Director.

Art. 68. Los títulos profesionales y licencias otorgados en país extranjero serán válidos para desempeñarse como oficial en naves nacionales, cuando el Director así lo disponga por resolución fundada.

Art. 69. El régimen interno para la vigilancia y seguridad de la nave será establecido por el reglamento.

Art. 70. Las naves mayores estarán al mando de un capitán.

Las naves especiales mayores podrán también estar al mando de un oficial de cubierta o de un patrón. El reglamento respectivo establecerá el título que requiera el oficial para mandar una nave especial.

Art. 71. Patrón es la persona de nacionalidad chilena que, en posesión del título de tal otorgado por el Director, está habilitada para el mando de naves menores y determinadas naves especiales mayores.

Los patrones de naves especiales mayores podrán mandar sólo las que su título indique, según la clasificación que haga el reglamento y según sea el destino, condición o

tráfico que realicen tales naves.

Art. 72. Las naves de pesca artesanal, las deportivas y los botes salvavidas de puerto estarán

mandados y serán tripulados por personas con licencia de la categoría que determine el reglamento.

Art. 73. Dotación es el número de oficiales y tripulantes que sirve para atender y desempeñar las diversas funciones y operar con seguridad los instrumentos y accesorios de una nave y sus medios de salvamento, ya sea en navegación o en puerto.

La dotación de seguridad para las naves mayores será fijada por la Dirección, y para las naves menores por la Autoridad Marítima, de conformidad con el reglamento respectivo.

El capitán o patrón, los oficiales y los tripulantes cuyos contratos hayan sido registrados ante la Autoridad Marítima, constituyen la dotación de una nave.

Art. 74. Corresponde a la Autoridad Marítima calificar y controlar la aptitud y preparación profesional de los Oficiales, y la idoneidad y las condiciones físicas de las personas que a cualquier título o empleo integran la dotación de una nave nacional. La Dirección podrá asesorarse con los organismos competentes que ella determine.

Art. 75. Todo el personal embarcado se registrará en el Rol de Dotación, documento que siempre deberá mantenerse a bordo de la nave.

Art. 76. Sin perjuicio de las normas generales que rigen las relaciones laborales, el personal de dotación de una nave nacional dejará de pertenecer a ella, por causas relativas a aspectos de orden, seguridad y disciplina, en los siguientes casos:

1. Por falta o pérdida de su aptitud profesional o física, debidamente comprobada por la Autoridad Marítima en la forma que señale el reglamento;

2. Por cancelación o suspensión del título, licencia, matrícula o permiso; o por otras causas que lo inhabiliten para el ejercicio de su empleo, a juicio de la Autoridad Marítima, y

3. Por faltas gravísimas, debidamente comprobadas por la Autoridad Marítima.

Art. 77. Ninguna persona de la dotación de una nave podrá ser desembarcada sin consentimiento previo de la Autoridad Marítima, o de la Consular, cuando se trate de una nave chilena en el extranjero.

Art. 78. Las naves que transporten pasajeros deben llevar la nómina de ellos, que se llamará Lista de Pasajeros.

Art. 79. El Rol de Dotación y la Lista de Pasajeros serán agregados como anexos a la Declaración General de la nave.

## TITULO VI

### Orden, Disciplina y Seguridad

#### Párrafo 1º Del Orden y Disciplina

Art. 80. Las faltas al orden y a la disciplina serán sancionadas por el Director y por

---

las Autoridades Marítimas.

Sólo a la Autoridad Marítima compete mantener el orden y la disciplina en los puertos marítimos, fluviales o lacustres, y aplicar las sanciones por las faltas que allí se cometieren.

De las sanciones aplicadas por el Director podrá pedirse reconsideración al mismo, en virtud de nuevos antecedentes que se hagan valer. De las sanciones aplicadas por las Autoridades Marítimas podrá apelarse ante el Director.

Todo lo anterior es sin perjuicio del alcance que los mismos hechos puedan tener en las relaciones laborales de los afectados.

Art. 81. Corresponderá asimismo a las Autoridades Marítimas imponer multas al personal de la dotación de naves extranjeras por las faltas al orden y a la disciplina cometidas a bordo, durante su permanencia en puerto o en aguas sometidas a la jurisdicción nacional, dando aviso al Cónsul del país que corresponda. Para apelar de estas sanciones será necesario pagar la multa o afianzar su pago.

Art. 82. No obstante lo dispuesto en el artículo 80, las faltas al orden y a la disciplina cometidas durante la navegación, deberán ser sancionadas por el capitán con multas y amonestaciones, de lo que dará cuenta a su arribo al primer puerto nacional a la Autoridad Marítima y, en puertos extranjeros al Cónsul de Chile.

En casos graves, el capitán podrá suspender de sus funciones a los presuntos culpables hasta su arribo a puerto, con el fin de ponerlos a disposición de la Autoridad Marítima junto con la investigación sumaria que hará practicar, acompañada de la opinión que ésta le merezca.

Art. 83. Será obligatorio para los capitanes de naves nacionales llevar un Libro de Disciplina donde se anotarán las sanciones que impongan, debiendo exhibirlo, cuando sean requeridos, a la Autoridad Marítima o Consular.

Las sanciones impuestas por el capitán serán refrendadas con su firma y la del jefe del departamento a que pertenezca el afectado.

De las sanciones impuestas por el capitán se podrá apelar ante el Director o ante la Autoridad Marítima, según corresponda.

Art. 84. En caso de delito, el capitán podrá arrestar preventivamente a los presuntos culpables, y practicará, en cuanto fuere posible, las diligencias señaladas en el artículo 7° del Código de Procedimiento Penal. Los arrestados serán entregados a la Autoridad Marítima o al Cónsul chileno, en su caso, para ser puestos de inmediato a disposición del tribunal competente, conjuntamente con los antecedentes que se hubieren reunido.

Art. 85. Cuando ocurriere un hecho delictuoso a bordo de una nave extranjera, durante la navegación en aguas no sometidas a la soberanía de Estado alguno, su capitán informará de ello a la Autoridad Marítima del primer puerto chileno de arribada, la que deberá comunicar los hechos y entregar el o los presuntos culpables al Cónsul de la Nación a que pertenezca la nave, para que sean enviados a su país de origen, si así lo solicitare su capitán.

Art. 86. Las infracciones al orden y a la disciplina no podrán ser sancionadas

después de transcurridos seis meses, contados desde el día en que se cometieron.

Art. 87. El reglamento establecerá el procedimiento que deberá seguirse y determinará el monto de las multas o la graduación y naturaleza de las sanciones que proceda imponer, para la aplicación de este párrafo.

**Párrafo 2º De la Seguridad**

Art. 88. Las infracciones a las normas de seguridad que imparta la Dirección serán conocidas y sancionadas por la Autoridad Marítima, de acuerdo con el procedimiento que indique el reglamento respectivo.

Art. 89. El capitán será siempre responsable de la seguridad de la nave y de su dotación.

Para estos efectos, deberá observar una constante vigilancia del estado de la maniobra de la nave y el mayor cuidado de su equipo y de sus accesorios.

La Dirección velará por el fiel cumplimiento de estas disposiciones y controlará los elementos que se empleen en las faenas.

Art. 90. El capitán de la nave velará porque el embarque, estiba y desembarque de la carga se efectúen con las precauciones y cuidados que aseguren su integridad y la del personal en estas faenas.

Cualquier persona que intencionalmente destruyere, inutilizare o dañare la carga, será sancionada de acuerdo con la pena prevista en el artículo 485 del Código Penal, aumentada en un grado, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda afectar al capitán de la nave.

Art. 91. La Autoridad Marítima será la autoridad superior en las faenas que se realicen en los puertos marítimos, fluviales y lacustres, y coordinará con las demás autoridades su eficiente ejecución; pero, en materias de seguridad, le corresponderá exclusivamente determinar las medidas que convenga adoptar.

El reglamento indicará la forma y condiciones en que deberá hacerse el transporte de mercaderías peligrosas y su manipulación en la carga, estiba y descarga a bordo y en tierra, y las medidas de seguridad que deberán aplicarse, según sea la naturaleza de la carga movilizada y transportada.

Las naves destinadas al transporte de combustibles y explosivos no podrán llevar pasajeros en caso alguno.

Art. 92. Toda nave que transporte pasajeros deberá estar provista de los equipos de seguridad que exige la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.

Art. 93. El Director autorizará el transporte de personas sólo en naves que tengan la habilitación propia para ello y, especialmente, los elementos de seguridad indicados en el artículo anterior.

Art. 94. Las normas sobre seguridad del servicio de remolque en los puertos marítimos, fluviales o lacustres y en aguas sometidas a la jurisdicción nacional, serán fijadas por el Director.

---

### Párrafo 3º De la Policía Marítima

Art. 95. La Dirección, por intermedio de las Autoridades Marítimas y del personal de su dependencia, ejercerá la policía marítima en las aguas sometidas a la jurisdicción nacional y en los demás lugares que su ley orgánica señala.

Art. 96. La Autoridad Marítima y su personal, en el desempeño de sus funciones de policía marítima, tendrán el carácter de fuerza pública, y serán aplicables en tal caso los artículos 410, 411, 416 y 417 del Código de Justicia Militar.

Asimismo, serán ministros de fe respecto de los hechos que certifiquen y de las denuncias que formulen.

La desobediencia a las órdenes impartidas en el ejercicio de sus funciones por la Autoridad Marítima o por el personal que de ella dependa, que no tenga sanción expresa, será penada con multa de hasta quinientos pesos oro.

Art. 97. Corresponde a la Autoridad Marítima supervigilar el cumplimiento de todas las normas legales y reglamentarias y de las resoluciones administrativas que rijan o deban llevarse a efecto en aguas sometidas a la jurisdicción nacional.

La Autoridad Marítima velará también por el cumplimiento de las resoluciones judiciales que deban ejecutarse en su zona jurisdiccional.

Las resoluciones o actuaciones administrativas que deban cumplirse o llevarse a efecto en aguas sometidas a la jurisdicción nacional, se ejecutarán por intermedio o con asistencia de la Autoridad Marítima.

## TITULO VII

### De la Reserva Naval

Art. 98. Los capitanes y las dotaciones de todas las naves o artefactos navales forman parte de la Reserva Naval de la República, y se incorporarán al servicio activo en caso de guerra.

Lo mismo podrá ocurrir en caso de conflictos internacionales que amenacen la seguridad del país, conmoción interna, calamidad pública, motín, paralización del transporte marítimo que afecte la normalidad de este servicio o cualquiera otra emergencia, debidamente calificada por el Presidente de la República.

En estos casos, las naves y sus capitanes y dotaciones quedarán sometidas a las autoridades y normas legales y reglamentarias de la Armada Nacional.

Desde el momento en que las naves pasen a ser operadas por el Estado, será de cargo de éste tenerlas aseguradas y pagar los gastos de su mantenimiento en servicio y explotación, salvo que al mismo tiempo los propietarios, armadores u operadores, requeridos al efecto por el Director, consientan en continuar por cuenta propia las operaciones comerciales.

El Estado pagará también, conforme a la ley, las indemnizaciones que procedan, si además fuere necesaria la requisición.

Para los fines de este título y no obstante lo dispuesto en el inciso anterior, las empresas nacionales deberán permitir que sus naves, sin costo alguno para el Estado,

participen en los ejercicios y entrenamientos que disponga la Dirección. Estos ejercicios serán realizados procurando no interferir en el tráfico, itinerarios y faenas de las naves.

Art. 99. El Presidente de la República podrá fijar al naviero las condiciones particulares que deberán reunir las naves desde el punto de vista de la defensa nacional. El incumplimiento de estas exigencias inhabilitará al armador para obtener la matrícula de la nave o su despacho, según sea el caso.

Art. 100. En caso de emergencia nacional o internacional, el Director, previo decreto del Presidente de la República, podrá tomar a su cargo la movilización de las naves mercantes y especiales, como también los servicios portuarios de todo el litoral, con arreglo a las disposiciones que dicte la Comandancia en Jefe de la Armada.

#### TITULO VIII

##### De los riesgos de la navegación

##### Párrafo 1° Reglas Generales

Art. 101. Toda nave está obligada a cumplir con las disposiciones de la Convención Internacional sobre Seguridad de la Vida Humana en el Mar y Reglamento de Comunicaciones para la Marina Mercante, como igualmente las de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (U.I.T.), que se relacionan con las instalaciones radiotelegráficas y radiotelefónicas y con los procedimientos que una nave o una aeronave deban utilizar para que, con todos los medios a su alcance, puedan solicitar o prestar el auxilio que se necesite.

Se prohíbe a toda nave el empleo, sin motivo, de las señales internacionales de auxilio y el uso de cualquiera otra que pueda ser confundida con ellas.

Corresponde a la Dirección la atención de los servicios de señalización y telecomunicaciones marítimas, por los cuales cobrará las tarifas que señale el reglamento a que se refiere el artículo 169.

Art. 102. Toda nave tiene la obligación de acudir en auxilio de otra en peligro, salvo que ello represente un grave riesgo para su propia seguridad, la de su dotación o la de sus pasajeros.

Esta obligación cesa en cuanto se haya logrado asegurar la vida de la dotación y de los pasajeros de la nave en peligro.

El capitán que no cumpliera con este deber, será sancionado con la cancelación de su título, sin perjuicio de la responsabilidad penal que le afecte, a menos que justifique haber tenido una causa que razonablemente le haya impedido hacerlo.

El armador o naviero no será responsable en este caso por el hecho de su capitán.

Art. 103. El capitán de la nave que arribe primero al lugar de un siniestro tendrá prioridad para prestar servicios de auxilio, siempre que cuente con los medios adecuados para ello.

Párrafo 2° De los Servicios prestados a la Nave que  
está en Peligro

Art. 104. DEROGADO.



---

Artículo 105.- El rescate de especies náufragas u otros objetos que el mar arroje a la playa, dará derecho a remuneración, debiendo los asistentes dar cumplimiento a las normas de internación pertinentes.

Art. 106. DEROGADO.

Art. 107. DEROGADO.

Art. 108. DEROGADO.

Art. 109. Los buques de la Armada Nacional que presten servicios en caso de accidente a una nave o artefacto naval, tendrán derecho a cobrar los gastos en que incurrieren y las demás compensaciones que procedieren, de acuerdo con las tarifas que establezcan los reglamentos de la institución o las que la autoridad naval convenga de común acuerdo con la otra parte.

Art. 110. DEROGADO.

Art. 111. DEROGADO.

Párrafo 3° Accidentes Marítimos

Art. 112. Al producirse una colisión o abordaje entre naves, el capitán de cada una estará obligado a prestar auxilio a la otra, a su dotación y a sus pasajeros, siempre que pueda hacerlo sin grave riesgo de su nave y de las personas a bordo.

Igualmente, cada capitán debe dar al otro las informaciones necesarias para su identificación.

El capitán que, sin causa justificada, no cumpliera con lo dispuesto en el inciso primero, será sancionado con la cancelación de su título, sin perjuicio de la responsabilidad penal que pueda afectarle por este mismo hecho.

El armador de la nave no será responsable del incumplimiento por parte del capitán de las obligaciones que le impone este artículo.

Artículos de 113 a 117: DEROGADOS

Art. 118. En el juicio en que se persigan las responsabilidades civiles que deriven de un abordaje, los hechos establecidos en la resolución definitiva de la Autoridad Marítima como causas determinantes del accidente, se reputarán verdaderos, salvo prueba en contrario. En lo demás, la citada resolución se considerará como dictamen de peritos, cuya fuerza probatoria los tribunales apreciarán en conformidad a las reglas de la sana crítica.

Artículos de 119 a 122: DEROGADOS

Art. 123. Las autoridades Marítimas adoptarán las medidas necesarias para que se dé pronto socorro a la nave que está en peligro, coordinando la prestación de los servicios de auxilio que se requieren. Igualmente, cuando fuere posible, deberán presidir las operaciones de asistencia o de salvamento y disponer las medidas conducentes para obtener la seguridad de las personas que estén a bordo y de las especies salvadas. Para tales efectos, los remolcadores del puerto serán puestos a disposición de la Autoridad Marítima.

Los remolcadores de puerto serán también puestos a disposición de la Autoridad

Marítima para cumplir funciones de seguridad portuaria, en los casos que señale el reglamento, con el fin de prevenir el riesgo de naufragio, abordaje y otros accidentes.

Art. 124. Cuando la Autoridad Marítima tenga conocimiento de un naufragio o de cualquier otro siniestro o peligro que afecte a una nave y comprometa la seguridad de sus pasajeros y su dotación, podrá ordenar a otras que naveguen en sus cercanías o que se encuentren en puerto en condiciones de zarpar, que se dirijan de inmediato a socorrerla. Una vez que haya cesado el peligro de pérdida de vidas humanas, las autoridades comunicarán a dichas naves que quedan en libertad de acción.

Art. 125. Con el fin de establecer las responsabilidades profesionales, técnicas y disciplinarias a que hayan lugar, las Autoridades Marítimas de la República serán competentes para instruir las investigaciones sumarias por accidentes o siniestros ocurridos a naves o a personas en aguas sometidas a la jurisdicción nacional y en los canales, lagos o ríos navegables, con el objeto de determinar las causas y los responsables de tales hechos.

También serán competentes si el accidente o siniestro que sufran naves chilenas ocurre en alta mar o en aguas territoriales de otro Estado, salvo que el hecho sea de competencia del país donde aconteció.

Al Director le corresponderá fallar en definitiva las investigaciones sumarias, de acuerdo con las atribuciones que le otorga la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

Art. 126. Toda persona que se negare a concurrir a la citación que le haga la Autoridad Marítima para prestar declaración en un sumario, será sancionada con una multa de hasta 10.000 pesos oro.

Art. 127. En caso de accidente o siniestro ocurrido a una nave chilena en aguas sometidas a la jurisdicción nacional, y en lagos o ríos navegables, será competente para conocer e instruir el sumario el fiscal que designe la Autoridad Marítima en cuya jurisdicción se produjo el hecho, o el fiscal que especialmente designe el Director.

Art. 128. Si se tratare del desaparecimiento de una nave nacional, será competente para conocer e instruir el sumario la Autoridad Marítima que designe el Director.

Se reputará perdida una nave cuando no apareciere o no hubiere noticias de ella durante más de cuatro meses, contados desde el día en que fue recibida su última comunicación.

Art. 129. Si naufragare una nave extranjera fuera de los límites de las aguas sometidas a la jurisdicción nacional, y su dotación desembarcare en un puerto de la República, corresponderá a la Autoridad Marítima de ese puerto instruir un sumario, cuando así lo solicitare por escrito el capitán o los representantes de la nave afectada.

En este caso, la dotación extranjera de ella quedará sometida a la Ley de Extranjería y su reglamento, durante el tiempo que permanezca en el territorio nacional.

Art. 130. Las averías que sufra la carga, como también los accidentes o siniestros que le ocurran a una nave en los puertos o en navegación, deberán ser denunciados por el armador o el capitán, mediante la presentación de una protesta ante la Autoridad

---

Marítima competente, en el más breve plazo posible.

Protesta es la denuncia escrita que debe formular el capitán, el armador o su representante legal por accidentes ocurridos a una nave o por pérdidas o averías de la carga que ella transporte, embarque o desembarque.

Las protestas no eximen de las responsabilidades que procedieren en caso de accidentes o averías.

Art. 131. Una vez emitido el dictamen del fiscal en los sumarios que deban instruirse con motivo de siniestros de magnitud que ocurran dentro de las aguas sometidas a la jurisdicción nacional, como también de los que afecten a naves chilenas en alta mar o en el

extranjero, la Dirección dispondrá la constitución de Cortes Marítimas, cuya finalidad será asesorar al Director, determinar las causas que originaron esos siniestros y establecer las responsabilidades profesionales que afecten a los miembros de la dotación u otras personas.

Las Cortes Marítimas se constituirán y ejercerán sus funciones en la forma que señale el reglamento.

#### Párrafo 4º Restos Náufragos

Art. 132. Cuando dentro de las aguas sometidas a la jurisdicción nacional o en ríos y lagos navegables se hundiere o varare una nave, aeronave o artefacto que, a juicio de la Autoridad Marítima, constituya un peligro o un obstáculo para la navegación, la pesca, la preservación del medio ambiente u otras actividades marítimas o ribereñas, dicha Autoridad ordenará al propietario, armador u operador que tome las medidas apropiadas para iniciar, a su costa, su inmediata señalización y su remoción o extracción, hasta concluirla dentro del plazo que se le fije. Estas faenas incluirán la carga, cuyos propietarios serán notificados por dos avisos que se publicarán, en días distintos, en el diario que indique la Autoridad Marítima respectiva.

Si el propietario, armador u operador no iniciare o concluyere la faena en el plazo prescrito, se entenderán abandonadas las especies y a aquéllos se les aplicará una multa de hasta 2.000 pesos oro por cada tonelada de registro grueso de la nave o de hasta 50.000 pesos oro en los demás casos. La Autoridad Marítima estará además facultada para proceder a la operación de remoción o para vender la nave, aeronave o artefacto, su carga y los restos, por medio de propuestas públicas o privadas.

Lo anterior es sin perjuicio de otros apremios, arraigos o embargos, respecto de la persona o de los bienes del propietario, armador u operador, para obtener el cabal cumplimiento de la resolución de la Autoridad Marítima que ordena el retiro, extracción, despeje o limpieza del área.

Las obligaciones que conforme a este párrafo correspondan al propietario, armador u operador, serán siempre solidarias entre ellos.

Las reglas anteriores se aplicarán asimismo en el caso de naves, artefactos navales, aeronaves, u otras especies que estén a la deriva, pudiendo disponerse su hundimiento si fuere necesario.

Art. 133. Si el producto de la venta no es suficiente para cubrir todos los gastos de la operación efectuados por la Autoridad Marítima, el propietario, armador u operador tendrán la obligación de pagar al Estado la diferencia.

Art. 134. En caso de urgencia, la Autoridad Marítima está facultada para proceder, por cuenta y cargo del propietario o armador de la nave, aeronave o artefacto, al retiro, despeje y saneamiento del área.

Art. 135. Cuando la especie no esté en el caso previsto en el artículo 132, el propietario dispondrá del plazo de un año, a contar de la fecha del siniestro, para iniciar la remoción, dando aviso a la Autoridad Marítima. La remoción deberá efectuarse en los términos que señale el Director y en el plazo máximo de un año, a contar de la fecha en que se indique que deban iniciarse las faenas. Expirado este último plazo, la nave se entenderá abandonada y pasará al dominio del Estado. La Dirección podrá conceder el derecho a cualquier particular que se interese en extraer los restos, en las condiciones que señale el reglamento.

Art. 136. La persona que conforme al artículo anterior o al inciso segundo del artículo 132, haya adquirido el derecho para extraer, remover o reflotar una nave, aeronave, artefacto o carga que se encontraren naufragados o varados, deberá realizar los trabajos en los plazos y condiciones que determine el permiso que conceda la Autoridad Marítima, bajo apercibimiento de caducidad del permiso.

Art. 137. Al iniciarse los trabajos de rescate de la nave, aeronave o artefacto naval, o de extracción de sus restos, de sus pertenencias fijas o movibles o de su carga, deberá rendirse caución suficiente que garantice el rescate, extracción o eliminación de todos los restos, cuyo monto será fijado por la Autoridad Marítima. Lo anterior no obsta para que, cuando se estime procedente, se establezca por decreto supremo la obligación de todas o algunas naves de asegurar el riesgo de extracción de restos náufragos.

Art. 138. La persona o entidad que se adjudique la propuesta a que se refiere el inciso segundo del artículo 132, deberá retirar del lugar del siniestro todo el material que se comprometió a rescatar o extraer de la nave, aeronave o artefacto naval hundido o varado.

Art. 139. Las normas que anteceden se entenderán sin perjuicio de las obligaciones que deban cumplirse ante los servicios de Aduanas de la República, para los efectos de la internación de las especies rescatadas o extraídas.

Art. 140. Los particulares que, sin el expreso consentimiento del capitán, armadores, aseguradores o sus representantes, entraren a una nave después que le ocurra un siniestro, so pretexto de auxiliarla o emprender el salvamento de sus restos o de la carga, incurrirán en la pena de prisión en cualquiera de sus grados.

Art. 141. Sin perjuicio de otras reglas de competencia, las demandas por abordaje o por asistencia de naves y por salvamento, rescato o extracción de especies náufragas en aguas no sometidas a la soberanía de Estado alguno, podrán incoarse ante los juzgados de la República cuando las naves, las personas o las especies rescatadas o extraídas hayan ingresado en el territorio nacional o se encuentren en aguas sometidas a la jurisdicción nacional.

---

## TITULO IX

### De la Contaminación

#### Párrafo 1º Del Derrame de Hidrocarburos y otras

##### Substancias Nocivas

Art. 142. Se prohíbe absolutamente arrojar lastre, escombros o basuras y derramar petróleo o sus derivados o residuos, aguas de relaves de minerales u otras materias nocivas o peligrosas, de cualquier especie, que ocasionen daños o perjuicios en las aguas sometidas a la jurisdicción nacional, y en puertos, ríos y lagos. La Dirección y sus autoridades y organismos dependientes tendrán la misión de cautelar el cumplimiento de esta prohibición y, a este efecto, deberán:

1) Fiscalizar, aplicar y hacer cumplir todas las normas, nacionales e internacionales, presentes o futuras, sobre preservación del medio ambiente marino, y sancionar su contravención, y

2) Cumplir las obligaciones y ejercer las atribuciones que en los Convenios citados en el artículo siguiente se asignan a las Autoridades del País Contratante, y promover en el país la adopción de las medidas técnicas que conduzcan a la mejor aplicación de tales Convenios y a la preservación del medio ambiente marino que los inspira.

El reglamento determinará la forma cómo la Dirección, las Autoridades Marítimas y sus organismos dependientes ejercerán las funciones que les asignan este y el siguiente artículo.

En el mismo reglamento se establecerán las multas y demás sanciones para los casos de contravenciones, aplicables al propietario de la instalación; al propietario, armador u operador de la nave o artefacto naval, o a las personas directamente responsables del derrame o infracción.

La Dirección adquirirá los equipos, elementos, compuestos químicos, y demás medios que se requieran para contener o eliminar los daños causados por derrames, así como para la adopción, difusión y promoción de las medidas destinadas a prevenir la contaminación de las aguas sometidas a la jurisdicción nacional.

Sólo la Autoridad Marítima, en conformidad al reglamento, podrá autorizar alguna de las operaciones señaladas en el inciso primero, cuando ellas sean necesarias, debiendo señalar el lugar y la forma de proceder.

Si debido a un siniestro marítimo o a otras causas, se produce la contaminación de las aguas por efecto de derrame de hidrocarburos o de otras sustancias nocivas o peligrosas, la Autoridad Marítima respectiva adoptará las medidas preventivas que estime procedentes para evitar la destrucción de la flora y fauna marítimas, o los daños al litoral de la República.

Art. 143. La Dirección es la autoridad chilena encargada de hacer cumplir, dentro de la jurisdicción nacional, las obligaciones y prohibiciones establecidas en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, de 1954, incluyendo las enmiendas aprobadas por la Conferencia Internacional para Prevenir la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, de 1962, y las

enmiendas aprobadas mediante resolución A. 175 (VI) de la Sexta Asamblea de la Organización Marítima Consultiva Intergubernamental, de 21 de Octubre de 1969, y su Anexo sobre "Libro de Registro de Hidrocarburos", en los términos aprobados por el decreto ley N° 1.807, de 1977.

La Dirección es también la autoridad encargada de hacer cumplir en el territorio de la República y en las aguas sometidas a la jurisdicción nacional, la prohibición de vertimientos y las medidas preventivas que se establecen en el Convenio sobre Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias, suscrito en Londres el 29 de Diciembre de 1972, y sus Anexos I, II y III, según el tenor de dichos Convenio y Anexos, aprobados por el decreto ley N° 1.809, de 1977. Corresponde igualmente a la Dirección conceder los permisos que se contemplan en el artículo VI del citado convenio.

La Dirección podrá cobrar derechos por el estudio y la concesión de permisos especiales para el vertimiento de determinadas materias, cuando no constituyan peligro de contaminación presente o futura, de acuerdo con las pautas del Convenio mencionado en el inciso precedente.

Párrafo 2° De la Responsabilidad Civil por los

Daños Derivados de los Derrames de Hidrocarburos y otras

Sustancias Nocivas.

Art. 144. El mismo régimen de responsabilidad civil establecido en el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por la contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, del 29 de Noviembre de 1969, aprobado por el decreto ley N° 1.808, de 1977, y promulgado por D.S. N° 475, del Ministerio de Relaciones Exteriores, de 12 de Agosto de 1977, y sin perjuicio del campo de aplicación de este Convenio, regirá para la indemnización de los perjuicios que ocasione el derrame de cualquier clase de materias o desechos, que ocurra dentro de las aguas sometidas a la jurisdicción nacional, sea cual fuere la actividad que estuviere realizando la nave o artefacto naval que lo produjo; con las siguientes normas complementarias:

1. La responsabilidad por los daños que se causen afectará solidariamente al dueño, armador u operador a cualquier título de la nave, naves o artefacto naval que produzcan el derrame o descarga. Cuando se produzcan derrames o descargas provenientes de dos o más naves, que causen daños a raíz de los mismos hechos, y fuere procedente la responsabilidad, ésta será solidaria entre todos los dueños, armadores u operadores a cualquier título de todas las naves de donde provengan aquellos, salvo en los casos de colisión en que sea razonablemente posible prorratar la responsabilidad.

2. El propietario, armador u operador de la nave o artefacto naval será responsable de los daños que se produzcan, a menos que pruebe que ellos fueron causados exclusivamente por:

a) Acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección; o un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible, y

b) Acción u omisión dolosa o culpable de un tercero extraño al dueño, armador u operador a cualquier título del barco o artefacto naval.

---

Las faltas, imprudencias o negligencias de los dependientes del dueño, armador u operador o las de la dotación, no podrán ser alegadas como causal de la presente excepción de responsabilidad.

3. Por "siniestro", para estos efectos, se entiende todo acontecimiento o serie de acontecimientos que tengan el mismo origen y que produzcan o puedan producir daños por derrames o contaminación en aguas sometidas a la jurisdicción nacional o en sus costas adyacentes.

4. Por "sustancia contaminante" se entiende toda materia cuyo vertimiento o derrame esté específicamente prohibido, en conformidad al reglamento.

5. Se presume que el derrame o vertimiento de sustancias contaminantes del medio ambiente marino produce daño ecológico.

Art. 145. El propietario, armador u operador de la nave o artefacto naval, podrá limitar la

responsabilidad establecida en el artículo anterior por los perjuicios derivados de cada siniestro hasta un máximo equivalente en moneda nacional a dos mil francos por tonelada de registro de la nave o artefacto naval, causante de los perjuicios. Esta responsabilidad no excederá en ningún caso del equivalente a doscientos diez millones de francos. Si el siniestro ha sido causado por falta o culpa del propietario, naviero u operador, perderá el derecho a la limitación de responsabilidad aquí establecida.

En los casos en que no corresponda aplicar exclusivamente las normas del Convenio citado en el artículo precedente, el ejercicio del derecho a limitar las indemnizaciones se regirá por las siguientes reglas:

1) El que pretende gozar de la limitación deberá constituir ante el tribunal que establece este título ante el que pudiere ser también competente según el Convenio, un fondo cuya cuantía ascienda al límite de responsabilidad dispuesto en este artículo. El fondo podrá constituirse consignado la suma o depositando una garantía bancaria o de otra clase, considerada suficiente por el tribunal. Ejercitado el derecho a limitación por alguno de los responsables, sus efectos beneficiarán a todos los otros que hubieran tenido derecho a impetrarlo, según lo dispuesto en el inciso primero.

2) El fondo será distribuido entre los acreedores a prorrata del importe de sus respectivas reclamaciones, previamente aceptadas. Pero los gastos o sacrificios razonables en que hubiera incurrido la autoridad para prevenir o minimizar los daños por contaminación, gozarán de preferencia sobre los demás créditos del fondo. Y si los responsables no ejercitaren el derecho a limitar responsabilidad, aquellos gastos o sacrificios razonables gozarán del mismo privilegio que sobre la nave correspondería a sus salvadores. Esta misma regla de prelación beneficiará a los gastos y sacrificios razonables en que incurriere algún tercero en forma espontánea o a requerimiento de la autoridad, para prevenir o minimizar los daños, sean sobre el mar o sus costas adyacentes. Con todo cuando se trate de gastos o sacrificios que beneficiaron a bienes del propio reclamante, ellos no gozarán de la preferencia dispuesta en este inciso.

Si los gastos o sacrificios razonables para prevenir o minimizar los daños hubieren sido ejecutados por el propio responsable del derrame, su monto previamente aceptado

podrá cobrarse a prorrata con los demás acreedores generales del fondo.

3) Si antes de hacerse efectiva la distribución del fondo, alguno de los responsables o sus dependientes, o algún asegurador o garante, hubieran pagado indemnizaciones basadas en perjuicios por derrames que se comprendan en el fondo, se subrogará hasta la totalidad del importe pagado en los derechos que la persona indemnizada hubiere tenido en la repartición del fondo. Esta subrogación no excluye las que también pudieren operar conforme a las reglas generales.

4) Cualquiera de los responsables o terceros interesados podrá solicitar al tribunal que se reserven las sumas adecuadas para cubrir las cuotas de aquellos créditos que aún no estuvieren reconocidos; pero que de estarlo, habrían tenido derecho a resarcirse con los demás imputables al fondo.

5) El franco mencionado en este artículo será una unidad constituida por sesenta y cinco miligramos y medio de oro fino de novecientas milésimas. Para su conversión a moneda nacional se tomará por base el tipo de equivalencia que certifique el Banco Central de Chile. El monto del fondo será el que resulte de aplicar la equivalencia que corresponda al día de su constitución, sobre los factores establecidos en el inciso primero de este artículo.

6) Para los efectos de este artículo se entenderá que el arqueo de la nave o artefacto naval, es el arqueo neto más el volumen que, para determinar el arqueo neto, se haya deducido del arqueo bruto por concepto de espacio reservado a la sala de máquinas. Cuando se trate de una nave o artefacto naval que no pueda medirse aplicando las reglas corrientes para el cálculo del arqueo, se tendrá por arqueo para estos efectos, al cuarenta por ciento del peso en toneladas (de dos mil doscientas cuarenta libras de peso) de la carga que pueda transportar o soportar la nave o artefacto.

7) El asegurador u otra persona que provea la garantía financiera por cualquiera de los responsables, podrá constituir el fondo en las mismas condiciones y con los mismos efectos dispuestos en este artículo, como si lo constituyera alguno de los responsables.

8) Cuando después de un siniestro alguno de los que pudieren ser responsables por los daños, constituyere el fondo de que trata este artículo y tuviere derecho a limitar su responsabilidad, no podrán perseguirse otros bienes de su propiedad. Asimismo, cesarán los arraigos, retenciones o embargos de la nave u otros bienes, que se hubieren impuesto como garantía del resarcimiento de los perjuicios originados por ese siniestro.

Art. 146. Toda nave o artefacto naval que mida más de tres mil toneladas, según las bases de medición dispuestas en el artículo precedente, deberá suscribir un seguro u otra garantía financiera otorgada por un banco o un fondo internacional de indemnizaciones, por el importe a que asciendan los límites de responsabilidad establecidos en dicho artículo. La autoridad marítima que le hubiere dado el certificado de matrícula, expedirá además otro que acredite que existe ese seguro o garantía. Este último certificado será formalizado siguiendo, tan de cerca como sea posible, el modelo descrito en el Anexo del decreto supremo N° 475, del Ministerio de Relaciones Exteriores, de 12 de Agosto de 1977, que promulgó el "Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por la contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos", citado en el artículo 144. El certificado deberá llevarse a bordo y una copia se conservará en poder de



---

la autoridad que matriculó la nave o artefacto naval.

El reglamento indicará las demás condiciones de expedición, vigencia y validez del certificado de garantía establecido por esta norma.

Podrá interponerse cualquier acción para el resarcimiento de daños, o por gastos y sacrificios razonables para prevenirlos o disminuirlos, contra el asegurador o contra cualquiera que hubiere otorgado la garantía financiera. El garante demandado podrá ampararse en los límites de responsabilidad previstos en el artículo precedente. Podrá oponer también las excepciones o defensas que hubiera podido invocar su afianzado, excepto las personales de éste en su contra.

El demandado podrá exigir que su afianzado concorra con él al procedimiento. Los depósitos constituidos por un seguro u otra garantía financiera, que se consignen para limitar responsabilidad, se destinarán en forma exclusiva al cumplimiento de las obligaciones e indemnizaciones que se imponen en este párrafo.

Los derechos a indemnizaciones y las obligaciones que nazcan de lo preceptuado en este párrafo, prescribirán en tres años, contados desde la fecha en que se produjo el daño o se realizaron los actos que dan acción de reembolso. Sin embargo, no podrá interponerse acción alguna después de seis años contados desde la fecha del siniestro. Cuando el siniestro consista en una serie de acontecimientos, el plazo de seis años se computará desde la fecha inicial del más antiguo.

Las normas del presente párrafo primarán, en su caso, sobre lo establecido en los artículos 879 y siguientes del Código de Comercio, respecto del abandono limitativo y sus efectos.

Art. 147. En el caso de instalaciones terrestres que produzcan daños al medio ambiente marino por vertimiento o derrame de sustancias contaminantes, el dueño de ellas será siempre civilmente responsable y deberá indemnizar todo perjuicio que se haya causado.

Es aplicable, para los fines de este artículo, lo dispuesto en los números 1, 2, 3, 4, y 5 del artículo 144, en lo que fuere compatible.

Art. 148. Las disposiciones de este párrafo no se aplicarán a los buques de guerra nacionales u otros operados directamente por el Estado en actividades no comerciales. Pero sus capitanes y las autoridades de que dependan, deberán adoptar todas las medidas tendientes a evitar siniestros.

#### Párrafo 3° De las Sanciones y Multas

Art. 149. Corresponde a la Dirección aplicar las sanciones y multas por contravención de las normas del párrafo 1° de este Título, en conformidad al reglamento.

La misma autoridad aplicará las sanciones en que incurran las naves chilenas que efectúen descargas ilegales de hidrocarburos fuera de las aguas sometidas a la jurisdicción nacional, si hubieren quedado impunes.

Art. 150. Las sanciones y multas que procedan se aplicarán administrativamente por la Dirección. Salvo lo previsto en los incisos siguientes, las multas no excederán de 1.000.000 de pesos oro.

Además de las sanciones que corresponda aplicar a los miembros de la dotación de las naves por incumplimiento de sus deberes profesionales, en el caso de infracción de lo dispuesto en los artículos III y IX y demás obligaciones impuestas por el Convenio Internacional para prevenir la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, se sancionará al dueño o armador de la nave de que provenga la descarga ilegal, con una multa de hasta 5.000.000 de pesos oro, cualquiera sea el lugar en que se haya cometido la infracción.

Con la misma multa se sancionarán las infracciones a las normas del Convenio sobre Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias, sin perjuicio de que la Autoridad Marítima dicte las demás medidas compulsivas que fueren necesarias para poner término al vertimiento nocivo.

El reglamento establecerá la graduación de estas multas, considerando el volumen de la descarga o derrame ilegales u otros aspectos que agraven o atenúen los efectos de un siniestro. Asimismo, el reglamento establecerá las sanciones que se aplicarán a los que deban dar cuenta de un derrame o descarga ilegales y omitieren hacerlo.

La aplicación de sanciones y multas por un hecho determinado, no impide la aplicación de otras en casos de reiteración.

Art. 151. Las sanciones y multas por las infracciones a que se refieren los artículos anteriores, se aplicarán previa investigación sumaria de los hechos. Los afectados podrán apelar de ellas o solicitar su reconsideración al Director, previa consignación de la multa impuesta, dentro del plazo fatal de quince días, contados desde la notificación.

El procedimiento a seguir en estos casos será el mismo que establezca el reglamento indicado en el artículo 87.

Art. 152. El capitán de la nave infractora, sin perjuicio del arraigo a que ésta pueda estar sujeta, no podrá abandonar el país si no paga la multa impuesta al dueño o armador o no afianza su pago a satisfacción del Director.

#### Párrafo 4° Del Tribunal y del Procedimiento

Art. 153. Un Ministro de la Corte de Apelaciones de Valparaíso, según el turno que ella fije, conocerá en primera instancia:

a) De los juicios para exigir la restitución o indemnización de los gastos o sacrificios en que se haya incurrido por la adopción de medidas preventivas razonables para prevenir o minimizar los daños por contaminación que puedan derivar de algún siniestro, cualquiera que sea el lugar en que haya ocurrido, que provocó aquellas medidas o sacrificios;

b) De los juicios sobre indemnización de los perjuicios que se causen al Estado o a particulares por derrames o contaminación, sea del medio marino o en el litoral, provenientes de un derrame o vertimiento en el mar de cualquier combustible, desecho, materia o demás elementos a que se refiere esta ley;

c) De toda otra acción que nazca de la aplicación de los decretos leyes números 1.807, 1.808 y 1.809, todos de 1977, que aprobaron, respectivamente, el Convenio Internacional para prevenir la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, el

---

Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos y el Convenio sobre Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias; que no haya sido sometida específicamente al conocimiento de otro tribunal o autoridad, con excepción de los juicios sobre constitución y repartimiento del fondo de limitación a que pudiera haber lugar.

Art. 154. El mismo tribunal conocerá también de las acciones que nazcan de una colisión o abordaje, cuando de ello se deriven perjuicios por contaminación.

Art. 155. Las acciones directas que esta ley o los convenios internacionales citados en la letra c) del artículo 153, conceden contra el asegurador o la persona que haya proporcionado la garantía para las indemnizaciones, podrán interponerse por los interesados ante el tribunal señalado en el artículo 153, ante el tribunal extranjero que corresponda según el domicilio del demandado, o ante el que señale en el documento de garantía, a elección del demandante.

Art. 156. En los juicios a que se refieren los artículos anteriores se aplicará el procedimiento del juicio ordinario, pero se suprimirán los escritos de réplica y duplica.

Art. 157. La prueba en estos juicios se rendirá de acuerdo con las reglas generales y las siguientes normas especiales:

a) Además de los medios probatorios señalados en el artículo 341 del Código de Procedimiento Civil, será admisible, a juicio exclusivo del tribunal, cualquier clase de prueba;

b) El tribunal, en cualquier estado del juicio, podrá decretar de oficio las diligencias probatorias que estime conveniente. Si se tratare de la inspección personal del tribunal, los gastos en que éste incurra serán pagados por la parte que solicite la diligencia, salvo que ésta haya sido dispuesta de oficio por el tribunal o que éste la estime necesaria para el esclarecimiento de la cuestión, en cuyo caso podrá ordenar que las partes consignen una cantidad prudencial para afrontar tales gastos, y todo sin perjuicio de lo que en definitiva se resuelva sobre el pago de costas; y

c) La prueba se apreciará en conciencia.

Art. 158. El tribunal, durante toda la tramitación del proceso, actuará asesorado de un perito naval, que será designado de entre una lista de Oficiales Generales o Superiores Ejecutivos de la Armada, en servicio activo o en retiro, lista que el Comandante en Jefe de la Armada remitirá todos los años, en el mes de Enero, a la Corte de Apelaciones de Valparaíso.

El tribunal podrá solicitar del perito naval los informes que estime necesarios durante el curso del juicio. En todo caso, antes de dictar sentencia y siempre que no hubiere emitido opinión sobre la materia, el tribunal deberá solicitarle de oficio, que informe sobre las causas que originaron el siniestro y sus responsables, o sobre el grado de responsabilidad que atribuya a los capitanes, en casos de abordaje o colisión. Este informe se pondrá en conocimiento de las partes y, transcurrido el plazo fatal de tres días, el tribunal citará para sentencia.

La actuación del perito naval no obsta a que las partes puedan solicitar la

designación de otros peritos que estimaren convenientes para sus intereses.

Art. 159. El monto de los honorarios provisionales del perito naval, mientras el juicio esté pendiente, será fijado por el tribunal en única instancia, en la misma resolución en que lo nombre, señalándole una remuneración mensual que será pagada por las partes en la proporción y fecha que para cada una se determine, sin perjuicio de lo que en definitiva se resuelva sobre el pago de costas y sobre el monto definitivo del honorario.

Art. 160. Excepto el caso señalado en el artículo 155, todas las acciones que se ejerciten en Chile por las mismas partes u otros afectados y que provengan de los mismos hechos, se acumularán ante el tribunal que este título establece.

Art. 161. Cuando la materia disputada, en los casos a que se refiere el artículo 153, sea susceptible de apreciación pecuniaria, y el monto de la suma demandada no exceda de ciento veinte unidades tributarias, las acciones que por ese artículo se conceden podrán también intentarse en primera instancia ante el tribunal ordinario que tenga competencia territorial respecto del lugar en que los hechos de la causa hayan acaecido, aplicándose a la tramitación del juicio las restantes normas de este título, excepto los artículos 158 y 159.

Art. 162. De los juicios de que trata este título conocerá en segunda instancia la Corte de Apelaciones de Valparaíso.

Art. 163. DEROGADO.

#### TITULO X

##### Buques de guerra

Art. 164. La presente ley se aplicará a los buques de guerra chilenos sólo en los casos en que expresamente se refiera a ellos.

Los buques de la Armada Nacional deben proteger y auxiliar a las naves chilenas, en toda emergencia que pueda comprometer la seguridad de la vida humana.

En caso de conflicto internacional, fuera de los puertos de la República, el comandante de un buque de guerra chileno tiene derecho de visita de policía sobre toda nave nacional.

Los capitanes de naves chilenas deben proporcionar a las autoridades navales las informaciones que éstas les soliciten relacionadas con el servicio naval.

Art. 165. Las disposiciones de esta ley rigen en lo que fueren compatibles, para los buques de guerra extranjeros, con excepción de las contenidas en los títulos II, V, VI y VII. En todo caso, cuando se tratare de infracción de las normas aplicables, la Autoridad Marítima actuará por intermedio de las autoridades navales y, si fuere necesario, dando aviso a la representación diplomática del país correspondiente.

Art. 166. Un reglamento especial establecerá las disposiciones sobre admisión y permanencia de buques de guerra extranjeros en aguas sujetas a la jurisdicción nacional, teniéndose presente los convenios y tratados de que Chile es parte y la reciprocidad internacional.

#### TITULO FINAL

## Otras disposiciones

## Art. 167. DEROGADO.

Art. 168. Para calcular la equivalencia a moneda corriente del peso oro a que se hace referencia en esta ley, se estará al valor o valores que, para el cobro de derechos de aduana determine el Banco Central de Chile, que deberá certificar tal equivalencia gratuitamente, a requerimiento escrito de cualquiera que lo solicite.

Art. 169. La Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante podrá cobrar tarifas por los servicios que preste y derechos por las actuaciones que realice en el desempeño de sus funciones.

El Presidente de la República, mediante decreto supremo del Ministerio de Defensa Nacional, que deberá llevar, además, las firmas de los Ministros de Economía, Fomento y Reconstrucción y de Transportes y Telecomunicaciones, establecerá estos derechos y tarifas, sus modalidades, la forma de cobrarlas y percibir las y sus demás características.

Estas tarifas y derechos podrán expresarse en pesos oro, en dólares estadounidenses, en unidades tributarias o en otra unidad reajutable, y serán pagaderos en moneda nacional, para cuyo efecto las oficinas de recaudación del Servicio efectuarán su conversión, salvo que expresamente se señale que se paguen en moneda extranjera.

Art. 170. Para todos los efectos legales, estos recursos se considerarán ingresos propios de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante y se destinarán preferentemente a la señalización y seguridad marítimas.

Art. 171. Libérase del pago de derechos y tarifas:

- a) A los buques de guerra chilenos y extranjeros;
- b) A las naves nacionales menores de veinticinco toneladas de registro grueso; y
- c) A los faluchos o lanchas empleados para carga, descarga o acarreo de mercaderías en los puertos, ríos o lagos navegables, y a las embarcaciones sin cubierta, aunque sean mayores de veinticinco toneladas de registro grueso (Maulinas).

El Ministerio de Defensa Nacional, a través de la Subsecretaría de Marina, podrá liberar del pago de derechos o tarifas a las naves que deban recalar en arribada forzosa, en las condiciones que determine el reglamento a que se refiere el artículo 169.

El Presidente de la República podrá dejar sin efecto, en todo o en parte, las exenciones precedentes, previo informe de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

Art. 172. Cuando haya lugar al cobro judicial de las sumas que se adeuden a la Dirección por cualquier concepto, conforme a esta ley y a sus reglamentos, se aplicará el procedimiento del título V del Libro III del Código Tributario.

Agotados los procedimientos de cobranza, el Director, en conformidad al reglamento, podrá declarar incobrables los créditos que la Dirección tenga a su favor.

Art. Final. Deróganse, a contar del 1° de Enero de 1979, los artículos 1°, 2°, 3°, 4°, y 5°, de la ley número 17.329.

Deróganse los artículos 833, 844, 1130, 1133, 1163, 1164, 1165 y 1166 del Código de Comercio, y el artículo 4° de la ley N° 3.500.

Deróganse todas las disposiciones legales contrarias a este texto. Las demás normas relacionadas con las materias de que trata esta ley, tales como las del Código Civil, las del Código de Comercio y las contenidas en leyes especiales, se consideran supletorias de este cuerpo legal.

#### ARTICULOS TRANSITORIOS

Artículo 1° Mientras se dicten los reglamentos de esta ley se mantendrán en vigencia los actuales reglamentos, en lo que no sean contratos a las disposiciones de este cuerpo legal.

Art. 2° Los restos o especies náufragos, sea que provengan de naves, aeronaves o artefactos navales o sus cargamentos, que a la fecha de promulgación de esta ley se encuentren hundidos o varados en las aguas sometidas a la jurisdicción nacional, y en las costas de litoral, ríos o lagos de la República, podrán ser otorgados en concesión para su extracción, por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, a cualquier persona natural o jurídica que lo solicite, previa intimación a sus propietarios o armadores que se efectuará por medio de dos avisos publicados en el diario que la Dirección determine.

Si éstos manifestaren dentro del plazo de 30 días, contados desde la fecha de la publicación, su intención de realizar la extracción, tendrán para esto el plazo fatal de seis meses, a contar de la fecha de la intimación.

Art. 3° Los ingresos provenientes de la aplicación de los artículos 1° al 4° de la ley N° 17.329, que se hayan recaudado a contar del 1° de Junio de 1978 y se recauden hasta el 31 de Diciembre del mismo año, que comprendan algún período del año 1979, se considerarán ingresos propios de la Dirección, en la parte proporcional correspondiente a este último año y serán puestos a su disposición por la Tesorería General de la República.

Regístrese en la Contraloría General de la República, publíquese en el Diario Oficial e insértese en la Recopilación Oficial de dicha Contraloría.- AUGUSTO PINOCHET UGARTE, General de Ejército, Presidente de la República.- JOSE T. MERINO CASTRO, Almirante, Comandante en Jefe de la Armada.- GUSTAVO LEIGH GUZMAN, General del Aire, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.- CESAR MENDOZA DURAN, General Director de Carabineros.- César Benavides Escobar General de División, Ministro de Defensa Nacional.

### **3. LEY FEDERAL DEL TRABAJO DE MÉXICO.**

#### LEY FEDERAL DEL TRABAJO DE MÉXICO.

##### TITULO VI

##### TRABAJOS ESPECIALES

---

## CAPITULO I--DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 181 Los trabajos especiales se rigen por las normas de este Título y por las generales de esta Ley en cuanto no las contraríen.

## CAPITULO II--TRABAJADORES DE CONFIANZA

Artículo 182 Las condiciones de trabajo de los trabajadores de confianza serán proporcionadas a la naturaleza e importancia de los servicios que presten y no podrán ser inferiores a las que rijan para trabajos semejantes dentro de la empresa o establecimiento.

Artículo 183 Los trabajadores de confianza no podrán formar parte de los sindicatos de los demás trabajadores, ni serán tomados en consideración en los recuentos que se efectúen para determinar la mayoría en los casos de huelga, ni podrán ser representantes de los trabajadores en los organismos que se integren de conformidad con las disposiciones de esta Ley.

Artículo 184 Las condiciones de trabajo contenidas en el contrato colectivo que rija en la empresa o establecimiento se extenderán a los trabajadores de confianza, salvo disposición en contrario consignada en el mismo contrato colectivo.

Artículo 185 El patrón podrá rescindir la relación de trabajo si existe un motivo razonable de pérdida de la confianza, aun cuando coincida con las causas justificadas de rescisión a que se refiere el artículo 47.

El trabajador de confianza podrá ejercitar las acciones a que se refiere el Capítulo IV del Título II de esta Ley.

Artículo 186 En el caso a que se refiere el artículo anterior, si el trabajador de confianza hubiese sido promovido en un puesto de planta, volverá a el, salvo que exista causa justificada para su separación.

## CAPITULO III--TRABAJADORES DE LOS BUQUES

Artículo 187 Las disposiciones de este capítulo se aplican a los trabajadores de los buques, comprendiéndose dentro de esta denominación cualquier clase de barco o embarcación que ostente bandera mexicana.

Artículo 188 Están sujetos a las disposiciones de este capítulo, los capitanes y oficiales de cubierta y máquinas, los sobrecargos y contadores, los radiotelegrafistas, contra maestres, 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.

Artículo 189 Los trabajadores de los buques deberán tener la calidad de mexicanos por nacimiento.

Artículo 190 Los capitanes, entendiéndose como tales a quienes ejercen el mando directo de un buque, tienen con respecto a los demás trabajadores la calidad de representantes del patrón.

Artículo 191 Queda prohibido el trabajo a que se refiere este capítulo a los menores

de quince años y el de los menores de dieciocho en calidad de panoleros o fogoneros.

Artículo 192 No se considera relación de trabajo el convenio que celebre a bordo el capitán de un buque con personas que se hayan introducido a él y que tengan por objeto devengar, con servicios personales, el importe del pasaje, salvo lo dispuesto en el artículo siguiente.

Tampoco se considerará relación de trabajo el convenio celebrado en los términos del párrafo anterior, con los mexicanos que deban repatriarse, a solicitud del Cónsul respectivo.

Artículo 193 Las personas que presten sus servicios a bordo exclusivamente por el tiempo en que el buque se encuentre en puerto, quedan sujetas a las disposiciones del presente capítulo en lo que sean aplicables.

Cuando los buques se hagan a la mar sin que hayan podido desembarcar las personas a que se refiere el párrafo anterior, serán considerados trabajadores hasta que se restituyan a su lugar de origen, y tendrán los derechos y obligaciones que se consignan en este capítulo.

Artículo 194 Las condiciones de trabajo se harán constar por escrito. Un ejemplar quedará en poder de cada parte, otro se remitirá a la Capitanía del Puerto o al Cónsul mexicano más cercano, y el cuarto a la Inspección del Trabajo del lugar donde se estipularon.

Artículo 195 El escrito a que se refiere el artículo anterior contendrá:

- I. Lugar y fecha de su celebración;
- II. Nombre, nacionalidad, edad, sexo, estado civil, y domicilio del trabajador y del patrón;
- III. Mención del buque o buques a bordo de los cuales se prestarán los servicios;
- IV. Si se celebra por tiempo determinado, por tiempo indeterminado o por viaje o viajes;
- V. El servicio que deba prestarse, especificándolo con la mayor precisión;
- VI. La distribución de las horas de jornada;
- VII. El monto de los salarios;
- VIII. El alojamiento y los alimentos que se suministraran al trabajador;
- IX. El periodo anual de vacaciones;
- X. Los derechos y obligaciones del trabajador;
- XI. El porcentaje que percibirán los trabajadores cuando se trate de dar salvamento a otro buque; y
- XII. Las demás estipulaciones que convengan las partes.

Artículo 196 La relación de trabajo por viaje comprenderá el término contado desde el embarque del trabajador hasta concluir la descarga del buque o el desembarque de pasajeros en el puerto que se convenga.



---

Si es por tiempo determinado o indeterminado se fijara el puerto al que deba ser restituído el trabajador, y a falta de ello, se tendrá por señalado el del lugar donde se le tomo.

Artículo 197 Para la prestación de servicios de trabajadores mexicanos en buques extranjeros se observara lo dispuesto en el artículo 28.

Artículo 198 Cuando el buque se encuentre en el mar y la naturaleza del trabajo no permita el descanso semanal, se aplicara lo dispuesto en el artículo 73.

Artículo 199 Los trabajadores tienen derecho a un periodo mínimo de doce días laborables de vacaciones anuales pagadas, que se aumentara en dos días laborables, hasta llegar a veinticuatro, por cada año subsecuente de servicios. Con posterioridad se aumentara el periodo de vacaciones en dos días por cada cinco años de servicios.

Las vacaciones deberán disfrutarse en tierra, pudiendo fraccionarse cuando lo exija la continuidad del trabajo.

Artículo 200 No es violatoria del principio de igualdad de salario la disposición que estipule salarios distintos para trabajo igual, si se presta en buques de diversas categorías.

Artículo 201 A elección de los trabajadores, los salarios podrán pagarse en el equivalente en moneda extranjera, al tipo oficial de cambio que rija en la fecha en que se cobren, cuando el buque se encuentre en puerto extranjero.

Artículo 202 Los trabajadores por viaje tienen derecho a un aumento proporcional de salarios en caso de prolongación o retardo del mismo.

Los salarios no podrán reducirse si se abrevia el viaje, cualquiera que sea la causa.

Artículo 203 Los salarios y las indemnizaciones de los trabajadores disfrutan de la preferencia consignada en el artículo 113, sobre el buque, sus maquinas, aparejos, pertrechos y fletes. A este efecto, el propietario del buque es solidariamente responsable con el patrón por los salarios e indemnizaciones de los trabajadores. Cuando concurren créditos de trabajo procedentes de diferentes viajes, tendrán preferencia los del último.

Artículo 204 Los patrones tienen las obligaciones especiales siguientes:

- I. Proporcionar a bordo alojamientos cómodos e higiénicos;
- II. Proporcionar alimentación sana, abundante y nutritiva a los trabajadores de buques dedicados al servicio de altura y cabotaje y de dragado;
- III. Proporcionar alojamiento y alimentos cuando el buque sea llevado a puerto extranjero para reparaciones y sus condiciones no permitan la permanencia a bordo. Esta misma obligación subsistirá en puerto nacional cuando no sea el del lugar donde se tomo al trabajador. La habitación y los alimentos se proporcionaran sin costo para el trabajador;
- IV. Pagar los costos de la situación de fondos a los familiares de los trabajadores, cuando el buque se encuentre en el extranjero;
- V. Conceder a los trabajadores el tiempo necesario para el ejercicio del voto en las elecciones populares, siempre que la seguridad del buque lo permita y no se entorpezca su salida en la fecha y hora fijadas;

VI. Permitir a los trabajadores que falten a sus labores para desempeñar comisiones del Estado o de su sindicato, en las mismas condiciones a que se refiere la fracción anterior;

VII. Proporcionar la alimentación y alojamiento, tratamiento medico y medicamentos y otros medios terapéuticos, en los casos de enfermedades, cualquiera que sea su naturaleza;

VIII. Llevar a bordo el personal y material de curación que establezcan las leyes y disposiciones sobre comunicaciones por agua;

IX. Repatriar o trasladar al lugar convenido a los trabajadores, salvo los casos de separación por causas no imputables al patrón; y

X. Informar a la Capitanía de Puerto correspondiente, dentro de las veinticuatro horas de haber sido declarado a libre platica, de los accidentes de trabajo ocurridos a bordo. Si el buque llega a puerto extranjero, el informe se rendirá al Cónsul mexicano o, en su defecto, al capitán del primer puerto nacional que toque.

Artículo 205 Los trabajadores están especialmente obligados a respetar y realizar las instrucciones y practicas destinadas a prevenir riesgos del mar, las que se efectuaran en los términos que determinen las leyes y disposiciones sobre comunicaciones por agua. Los capitanes y oficiales obraran, en estos casos, como representantes de la autoridad y no como representantes de los patrones.

Artículo 206 Queda prohibido en los expendios de a bordo proporcionar, sin permiso del capitán, bebidas embriagantes a los trabajadores, así como que estos introduzcan a los buques tales efectos.

Queda igualmente prohibido a los trabajadores introducir drogas y enervantes, salvo lo dispuesto en el artículo 208, fracción III.

Artículo 207 El amarre temporal de un buque que, autorizado por la Junta de Conciliación y Arbitraje, no da por terminadas las relaciones de trabajo, solo suspende sus efectos hasta que el buque vuelva al servicio.

Las reparaciones a los buques no se consideraran como amarre temporal.

Artículo 208 Son causas especiales de rescisión de las relaciones de trabajo:

I. La falta de asistencia del trabajador a bordo a la hora convenida para la salida o que presentándose, desembarque y no haga el viaje;

II. Encontrarse el trabajador en estado de embriaguez en horas de servicio mientras el buque este en puerto, al salir el buque o durante la navegación;

III. Usar narcóticos o drogas enervantes durante su permanencia a bordo, sin prescripción medica. Al subir a bordo, el trabajador deberá poner el hecho en conocimiento del patrón y presentarle la prescripción suscrita por el medico;

IV. La insubordinación y la desobediencia a las ordenes del capitán del buque en su carácter de autoridad;

V. La cancelación o la revocación definitiva de los certificados de aptitud o de las libretas de mar exigidos por las leyes y reglamentos;

---

VI. La violación de las leyes en materia de importación o exportación de mercancías en el desempeño de sus servicios; y

VII. La ejecución, en el desempeño del trabajo por parte del trabajador, de cualquier acto o la omisión intencional o negligencia que pueda poner en peligro su seguridad o la de los demás trabajadores, de los pasajeros o de terceras personas, o que dañe, perjudique o ponga en peligro los bienes del patrón o de terceros.

Artículo 209 La terminación de las relaciones de trabajo de los trabajadores se sujetara a las normas siguientes:

I. Cuando falten diez días o menos para su vencimiento y se pretenda hacer un nuevo viaje que exceda en duración a este termino, podrán los trabajadores pedir la terminación de las relaciones de trabajo, dando aviso con tres días de anticipación al de la salida del buque;

II. Las relaciones de trabajo no pueden darse por terminadas cuando el buque este en el mar o cuando estando en puerto se intente la terminación dentro de las veinticuatro horas anteriores a su salida, a menos que en este ultimo caso se cambie el destino final del buque;

III. Tampoco pueden darse por terminadas las relaciones de trabajo cuando el buque este en el extranjero, en lugares despoblados o en puerto, siempre que en este ultimo caso se exponga al buque a cualquier riesgo por mal tiempo u otras circunstancias;

IV. Cuando las relaciones de trabajo sean por tiempo indeterminado, el trabajador deberá dar aviso al armador, naviero o fletador con setenta y dos horas de anticipación;

V. Cuando el buque se pierda por apresamiento o siniestro, se darán por terminadas las relaciones de trabajo, quedando obligado el armador, naviero o fletador, a repatriar a los trabajadores y a cubrir el importe de los salarios hasta su restitución al puerto de destino o al que se haya señalado en el contrato y el de las demás prestaciones a que tuviesen derecho. Los trabajadores y el patrón podrán convenir en que se proporcione a aquellos un trabajo de la misma categoría en otro buque del patrón; si no se llega a un convenio tendrán derecho los trabajadores a que se les indemnice de conformidad con lo dispuesto en el artículo 436; y

VI. El cambio de nacionalidad de un buque mexicano es causa de terminación de las relaciones de trabajo. El armador, naviero o fletador, queda obligado a repatriar a los trabajadores y a cubrir el importe de los salarios y prestaciones a que se refiere el párrafo primero de la fracción anterior. Los trabajadores y el patrón podrán convenir en que se proporcione a aquellos un trabajo de la misma categoría en otro buque del patrón; si no se llega a un convenio, tendrán derecho los trabajadores a que se les indemnice de conformidad con lo dispuesto en el artículo 50.

Artículo 210 En los casos de la fracción V del artículo anterior, si los trabajadores convienen en efectuar trabajos encaminados a la recuperación de los restos del buque o de la carga, se les pagaran sus salarios por los días que trabajen. Si el valor de los objetos salvados excede del importe de los salarios, tendrán derecho los trabajadores a una bonificación adicional, en proporción a los esfuerzos desarrollados y a los peligros arrostrados para el salvamento, la que se fijara por acuerdo de las partes o por decisión

de la Junta de Conciliación y Arbitraje, que oirá previamente el parecer de la autoridad marítima.

Artículo 211 El Reglamento Interior de Trabajo, depositado en la Junta de Conciliación y Arbitraje, deberá registrarse en la Capitanía de Puerto.

Las violaciones al reglamento se denunciarán al Inspector del Trabajo, quien, previa averiguación, las pondrá en conocimiento de la autoridad del trabajo, juntamente con la opinión del Capitán de Puerto.

Artículo 212 Corresponde a la Inspección del Trabajo vigilar el cumplimiento de las leyes y demás normas de trabajo, atendiendo a las leyes y disposiciones sobre comunicaciones por agua, cuando los buques estén en puerto.

Artículo 213 En el tráfico interior o fluvial regirán las disposiciones de este capítulo, con las modalidades siguientes:

I. Si la descarga dura más de veinticuatro horas en el punto en que termina la relación de trabajo, se considerará concluida esta al expirar ese plazo, contado desde el momento en que fondee o atraque el buque;

II. La alimentación de los trabajadores por cuenta de los patrones es obligatoria, aun cuando no se estipule en los contratos, si a bordo se proporciona a los pasajeros; y en todo caso, cuando se trate de buques que naveguen por seis horas o más, o que navegando menos de ese tiempo, suspendan la navegación en lugares despoblados en los que sea imposible a los trabajadores proveerse de alimentos;

III. La permanencia obligada a bordo se considera como tiempo de trabajo, a menos que el período de descanso sea de cuatro horas o más, que exista para el trabajador la imposibilidad material de abandonar el buque o que el abandono carezca de objeto por tratarse de lugares despoblados; y

IV. El descanso semanal será forzosamente en tierra.

Artículo 214 El Ejecutivo Federal determinará la forma de sostener y mejorar los servicios de la "Casa del Marino" y fijará las aportaciones de los patrones.

## **4. LEY DE NAVEGACIÓN DE ARGENTINA.**

LEY 20.094

LEY DE LA NAVEGACION ARGENTINA.

Sanción y Promulgación 15/01/1973

B.O. 02/03/1973

Título I Disposiciones generales

Título II De las normas administrativas

Título III Del ejercicio de la navegación y del comercio por agua

---

Titulo IV De las normas procesales

Titulo V De las normas de Derecho Internacional

Titulo VI Disposiciones complementarias y transitorias.

628. Deróganse los artículos 856 a 890, 893 a 906, 908 a 918, 920 a 925, 927 a 969, 1018 a 1250, 1261 a 1378 del Código de Comercio y la ley 16.526, con excepción de los artículos 12 a 17 -que continuarán vigentes a los fines establecidos en el Título II, Capítulo I, Sección 2ª de la presente- y del artículo 18, segunda parte.

Vigencia

629. La presente ley rige a partir de los sesenta (60) días de su publicación.

630. Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.

Disposiciones vigentes del Libro Tercero del Código de Comercio

891. Corresponde al armador hacer el nombramiento y ajuste del capitán o su despido.

El armador podrá reservarse en el contrato de ajuste el derecho de trasladar al capitán de un buque a otro de su flota por necesidad del servicio.

Si el capitán ha sido despedido por causa legítima no tiene derecho a indemnización alguna, ya sea que el despido tenga lugar antes del viaje o después recomenzado.

Si ha sido despedido sin causa legítima o sin expresión de causa tiene derecho a la indemnización establecida en el artículo 993.

Es causa legítima de despido del capitán la violación de sus obligaciones, además de los establecidos en el artículo 991.

892. Si el capitán despedido es copartícipe del buque, puede renunciar a la comunidad y exigir el reembolso del valor de su parte, que se determinará por peritos.

Si el capitán copartícipe hubiese obtenido el mando del buque por cláusula especial del acta de sociedad, no se le podrá privar de su cargo, sin causa grave.

907. Corresponde al capitán, como representante del armador, ajustar la tripulación del buque, eligiendo los tripulantes, como así también el personal no enrolado como tripulante que se dedique a bordo, durante el viaje, a otras actividades.

En ningún caso se puede obligar al capitán a contratar persona alguna que no sea de su satisfacción.

919. El capitán que habiéndose ajustado para un viaje, dejare de cumplir el ajuste, o porque no emprenda el viaje, o porque abandone el buque durante él, además de la responsabilidad hacia el armador o cargadores, por los daños y perjuicios que resultaren, quedará inhabilitado para ejercer el mando de buque alguno por un término de 5 a 15 años, según la gravedad del caso a juicio del juez.

Sólo será excusable si le sobreviniera algún impedimento físico o moral que le impida cumplir su empeño.

926. El libro Rol de la Tripulación debe ser hecho en el puerto de armamento y contener:

1º Nombre y matrícula del buque;

2º Nombres y apellido; nacionalidad, edad, estado civil y domicilio del capitán y tripulantes, con indicación de la habilitación y empleo a bordo;

3º Condiciones de los contratos de ajuste, según los siguientes lineamientos:

a) Lugar y fecha de celebración del contrato;

b) Empleo a bordo y viaje o viajes a realizar, si éstos pueden determinarse al celebrar el contrato;

c) Salario, bonificaciones y condiciones convenidas de acuerdo con el artículo 984, estableciendo las bases para su determinación; salario básico diario y valor de la hora básica;

d) La terminación del contrato:

I) Fijando la fecha si es por tiempo determinado;

II) El puerto de destino y el tiempo posterior a la llegada en que el tripulante será desenrolado, si fuera por viaje;

III) Las condiciones que cualquiera de las partes podrá darlo por terminado, si fuera por tiempo indeterminado;

e) La zona en la cual el buque navegará;

f) La mención de que el armador es propietario del buque y de que tiene simplemente su disponibilidad por contrato;

g) La firma del enrolado o la impresión dígito pulgar derecha, si no supiera firmar; en éste último caso el cumplimiento de dichas formalidades se hará en presencia de la autoridad competente en puerto argentino, o ante el cónsul argentino, en puerto extranjero; a falta de ellos, ante dos testigos hábiles del lugar o de la tripulación;

h) Reserva hecha por el armador de trasladar al tripulante a otros buques de su flota por necesidad del servicio.

4º Nombres y apellido, nacionalidad, edad, estado civil, domicilio y empleo de las demás personas que trabajan a bordo, dentro del ámbito de los servicios del buque ver nota.

984. El contrato que se celebra individualmente entre el armador, por una parte, y el capitán, oficiales o demás individuos de la tripulación, por la otra, se denomina contrato de ajuste, y consiste, por parte de éstos, en prestar servicios por uno o más viajes, por un tiempo determinado o indeterminado, mediante un salario y bonificaciones. Las partes podrán convenir libremente condiciones complementarias. El armador adquiere la obligación de hacerles gozar de todo lo que les corresponde en virtud de lo estipulado y de la ley. Las condiciones del ajuste se prueban por el contrato de ajuste; a falta del mismo, servirán de prueba el libro de rol y la libreta de embarco.

El pago podrá ser convenido ya sea por una suma global, por mes o por viaje;

---

además, la retribución podrá ser por una suma fija o por una participación en el flete, el producido o la ganancia o combinación de las diferentes formas.

Cuando en el contrato de ajuste se fije salario por viaje, deben establecerse las condiciones en que será aumentado si el viaje se prolongara apreciablemente; ninguna reducción puede hacerse al salario estipulado si la duración se abreviase.

En los contratos de ajuste por viaje o viajes y por tiempo determinado, las partes quedarán desvinculadas a su vencimiento, sin más obligaciones y sin necesidad de notificación.

Si el contrato de ajuste por tiempo determinado venciera estando el buque en navegación, se considerará prorrogado hasta la terminación de la descarga en el primer puerto de escala. Si ello ocurriera fuera de puerto de enrolamiento o retorno habitual, deberán pagársele los gastos de retorno, transporte de su equipaje, alimentación y alojamiento de acuerdo con su categoría.

En los contratos de ajuste por tiempo indeterminado se establecerán las condiciones en que las partes podrán darlo por terminado, estableciéndose que deberá mediar notificación escrita con 48 horas de anticipación; este plazo no podrá vencer con posterioridad a la salida del buque. No obstante, cualquiera de las partes siempre podrá dar por finalizado el contrato sin previa notificación, a la terminación de la descarga en el puerto de enrolamiento o de retorno habitual, después del primer viaje o cualquier otro posterior ver nota.

985. No constando por la matrícula, ni por otro documento escrito, el tiempo determinado de la contrata, aunque se haya contratado por mes, se entiende siempre que fue para el viaje redondo, o sea de ida y vuelta al lugar donde se verificó la matrícula.

986. El capitán está obligado a dar a los oficiales y demás individuos de la tripulación que lo exigieran, una copia del contrato de ajuste. Asimismo está obligado a entregarles, a su pedido, en todo caso de terminación del respectivo contrato de ajuste, un certificado en el que conste la calidad de su trabajo o que, por lo menos, justifique si ha satisfecho totalmente sus obligaciones ver nota.

987. Estando el libro de cuenta y razón llevado con regularidad en la forma establecida en el artículo 927, hará entera fe para la solución de cualesquiera dudas que puedan suscitarse sobre las condiciones del contrato, a falta de los documentos o constancias a que se refiere el artículo 984. Sin embargo, en cuanto a las cantidades dadas a cuenta, prevalecerán en caso de duda las constancias puestas en las notas de que habla el artículo precedente.

988. Los derechos y obligaciones recíprocos del armador, por una parte, y de la tripulación, por la otra, comienzan a partir del enrolamiento. Los individuos de la tripulación que se hubieran puesto a disposición del armador con anterioridad al enrolamiento, sólo tendrán derecho a los salarios devengados y gastos de retorno, si correspondiere.

Si el personal, por hallarse en una localidad distinta, tuviera que trasladarse hasta el puerto donde esté el buque en que debiere embarcarse, tendrá derecho a sus salarios desde el momento en que quedó a disposición del armador para iniciar su traslado.

Deberán pagársele, además, todos los gastos de viaje, transporte de su equipaje, alimentación y alojamiento, de acuerdo con su categoría.

El armador está obligado a proveer alimentación adecuada a los individuos de la tripulación, mientras éstos se encuentren a bordo ver nota.

989. Son obligaciones de los oficiales y gente de la tripulación:

1º Ir a bordo con su equipaje y prontos para seguir viaje el día convenido, o en su defecto, el señalado por el capitán, para ayudar al equipo y cargamento del buque, so pena de que puedan ser despedidos y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo siguiente;

2º No salir del buque, ni pasar en ningún caso la noche fuera de él, sin licencia del capitán, so pena de perder un mes de sueldo;

3º No sacar del buque su equipaje, sin que sea inspeccionado por el capitán o contra maestre, bajo la misma pena de perdimiento de un mes de sueldo;

4º Obedecer sin contradicción al capitán y demás oficiales en respectivas calidades, abstenerse de riñas y embriaguez o cualquier otro desorden, bajo las penas establecidas en los artículos 906 y 991;

5º Auxiliar al capitán, en caso de ataque del buque o desastre que sobrevenga al buque o a la carga, sea cual fuere su naturaleza, so pena de perdimiento de los sueldos vencidos;

6º Acabado el viaje, ayudar al desarme del buque, conducirlo a seguro surgidero y amarrarlo, siempre que el capitán lo exigiere;

7º Prestar las declaraciones necesarias para la ratificación de las actas y protestas formadas a bordo, recibiendo por los días de demora una indemnización proporcionada a los sueldos que ganaban; faltando a ese deber, no tendrán acción para exigir los sueldos vencidos

990. Los oficiales y cualesquiera otros individuos de la tripulación que después de matriculados abandonasen el buque antes de empezar el viaje, o se ausentasen antes de finalizado, pueden ser apremiados con prisión al cumplimiento del contrato, a reponer lo que se les hubiere dado adelantado y a servir un mes sin sueldo.

Los gastos que en tales casos se hicieren, serán deducidos de los sueldos de los remitentes, que además responderán de los daños y perjuicios a que hubiere lugar.

991. El hombre de mar, después de matriculado, puede ser despedido con causa justa por injuria que haya hecho a la seguridad, al honor o a los intereses del armador o su representante. En especial serán justas causas de despido:

1º La perpetración de cualquier delito o hecho que perturbe el orden en el buque, la insubordinación y la falta de disciplina o de cumplimiento del servicio, o la tarea que le corresponde o se le asigne;

2º Embriaguez habitual;

3º Ignorancia del servicio para el que se hubiere contratado;

4º Cualquier ocurrencia que inhabilite al hombre de mar para el desempeño de sus



---

obligaciones, con excepción de los casos previstos en el artículo 1010;

5° El no presentarse a bordo en la fecha y hora señalada para comenzar sus servicios;

6° La ausencia injustificada del buque por un período mayor de 24 horas;

7° El no encontrarse a bordo a la hora señalada para la zarpada;

8° Tener a bordo en su poder mercadería en infracción a las leyes fiscales o cuya exportación en el lugar de partida o importación en el de destino, fueren prohibidas.

992. Los oficiales u hombres de la tripulación, despedidos con causa legítima, tienen derecho a ser pagos de los sueldos estipulados, hasta el día de la despedida, proporcionalmente a la parte de viaje que se haya hecho. Verificándose la despedida antes de empezado el viaje, tienen derecho a que se les pague los días que tuvieron de servicio.

993. Todo individuo de la tripulación despedido sin causa legítima tendrá derecho a ser indemnizado.

En el caso que el buque esté afectado a la navegación portuaria o de cabotaje marítimo o fluvial, la indemnización será siempre 10 días de salario básico.

En el caso que el buque esté afectado a la navegación de ultramar, si el ajuste es por viaje y se le despide antes de salir del puerto de enrolamiento, la indemnización consistirá en el tercio de los salarios básicos que el despedido hubiere percibido durante el viaje. Si ha sido despedido en el curso del viaje, la indemnización consistirá en el importe de los salarios básicos que hubiere percibido desde el despido hasta el fin del viaje. Si el ajuste fuese por tiempo determinado, la indemnización se limitará a la parte que correspondiere al próximo viaje, si el despido se produjera antes de salir de puerto de enrolamiento; estando en navegación, consistirá en el importe de los salarios básicos que hubiere percibido desde el despido hasta el fin del viaje en curso.

En todas las situaciones referentes a la navegación de ultramar la indemnización no podrá ser inferior a un mes de salario básico.

En la navegación de cabotaje o de ultramar, cuando se hubiere ajustado una participación en el flete, o en el producido bruto, o en las ganancias, la parte de la indemnización que le correspondiere por la participación se calculará siguiendo el mismo criterio que para los contratos ajustados por viaje.

En todos los casos de despido fuera del puerto de enrolamiento encuadrados en este artículo, se les abonará a los individuos de la tripulación los gastos de retorno que incluyen traslado, alojamiento y comida, de acuerdo con su categoría.

994. Todo individuo de la tripulación tiene el derecho de rescindir su contrato en cualquier momento, pero siempre que el buque estuviere en puerto:

1° Si el armador alterara sensiblemente el viaje estipulado;

2° Si el buque estuviere en condiciones de innavegabilidad por disposición de la autoridad competente;

3° Si el buque cambiare de bandera;

4° Por causa grave en el cumplimiento de las obligaciones del capitán o del armador.

En todos estos casos los individuos de la tripulación, tendrán derecho a ser indemnizados en la forma prescrita en el artículo 993 ver nota.

995. Cuando el armador, antes de empezado el viaje, diese al buque distinto destino del declarado en la matrícula o en el contrato, tendrá lugar nuevo ajuste.

Los hombres de mar que no se ajustaren para el nuevo destino, sólo tendrán derecho a exigir los sueldos vencidos, o a retener lo que se les hubiese anticipado.

996. Si después de la llegada del buque al puerto de su destino, y acabada la descarga, el capitán, en vez de hacer el viaje de retorno o el estipulado, fletare el buque para otro destino, es libre a los hombres de mar, ajustarse de nuevo o retirarse, no habiendo en el contrato estipulación expresa en contrario.

Sin embargo, si el capitán, hallándose fuera de la República, tuviere a bien navegar para otro puerto libre y en él cargar o descargar, la tripulación no puede despedirse aunque el viaje se prolongue más de lo estipulado; pero los individuos contratados por viaje recibirán un aumento de sueldo en proporción a la prolongación.

Cuando el viaje se mudase para puerto más próximo o se abreviase por cualquier otra causa, serán pagados íntegramente los hombres de mar ajustados por viaje, y cobrarán los sueldos devengados, los que estuviesen ajustados por mes.

999. En el caso de los dos artículos anteriores, tanto los individuos contratados por viaje, como los que han sido ajustados por mes, tienen derecho a que se les pague el gasto de transporte desde el puerto de la despedida, hasta el de la matrícula o el del destino, según eligieren ver nota.

1000. Si el viaje se revocare en el puerto de enrolamiento por causas de fuerza mayor, los tripulantes sólo tienen derecho a los sueldos vencidos. Serán consideradas en especial, causas de fuerza mayor:

1° La declaración de guerra, o interdicción de comercio con el Estado para cuyo territorio iba a hacer viaje el buque;

2° El estado de bloqueo o cuarentena en el puerto donde iba destinado;

3° La prohibición de recibir en el puerto donde iba destinado los efectos cargados en el buque, siempre que no hubiera sido conocida con anterioridad al ajuste;

4° La detención o embargo del buque que impida su salida por causa no imputable al armador;

5° Cualquier desastre en el buque que absolutamente lo inhabilite para la navegación;

6° Apresamiento o confiscación ver nota.

1001. Si ocurriese después de empezado el viaje, alguno de los tres primeros casos que se señalan en el artículo precedente, serán pagados los hombres de mar en el puerto donde el capitán crea más conveniente arribar, en beneficio del buque y su cargamento, según el tiempo que hubieren servido, quedando rescindidos sus ajustes. Si el buque hubiese de continuar navegando, pueden respectivamente exigirse al capitán y a la

---

tripulación el cumplimiento de los contratos por el tiempo pactado.

En el caso 4º se continuará pagando a los hombres de mar, la mitad de sus sueldos, estando ajustados por mes, con tal que la detención o embargo no exceda de tres meses. Si excediere, queda rescindido el ajuste, sin derecho a indemnización alguna.

Estando ajustados por viaje, deben cumplir sus contratos en los términos estipulados hasta la conclusión del viaje.

Sin embargo, si el dueño del buque viniese a recibir indemnización por el embargo o detención, tendrá obligación de pagar los sueldos por entero a los que estuviesen contratados por mes, y proporcionalmente, a los que estuvieran por viaje.

En el caso 5º no tiene la tripulación otro derecho, con respecto al armador, que a los salarios devengados; pero si la inhabilitación del buque procediere de dolo o culpa del capitán o del piloto, entrará en la responsabilidad del culpado la indemnización de los perjuicios que se hubiesen seguido a los individuos de la tripulación.

1001/1. En todos los casos de naufragio, incendio u otro siniestro con pérdida total o parcial del buque, sin perjuicio de la indemnización, cuando correspondiere, los tripulantes percibirán, además, un mes de salario en compensación por los efectos personales que hubieren perdido en el siniestro ver nota.

1002. Navegando los hombres de mar a la parte, o interesados en el flete, no se les deberá indemnización alguna por la revocación, demora o prolongación del viaje, causados por fuerza mayor; pero si la revocación, demora o prolongación dimanare de culpa de los cargadores, tendrán parte en las indemnizaciones que se concedan al buque, haciéndose la división entre los dueños del buque y la gente de la tripulación, en la misma proporción que se hubiera dividido el flete.

Si la revocación, demora o prolongación proviniere de hecho del capitán o del dueño del buque, serán éstos obligados a las indemnizaciones proporcionales respectivas.

1003. Si los oficiales o individuos de la tripulación se contratasen para diversos viajes, podrán exigir sus respectivos sueldos, terminado que sea cada viaje.

1006. Si se salvara alguna parte del buque, tiene derecho la tripulación a ser pagada de los sueldos vencidos en el último viaje, con preferencia a cualquier otra deuda anterior, hasta donde alcance el valor de la parte del buque que se hubiera salvado. No alcanzando ésta, o si ninguna se hubiere salvado, tendrá la tripulación el mismo derecho sobre los fletes que deban recibirse por los efectos que se hayan salvado.

En ambos casos será comprendido el capitán en la distribución por la parte proporcional que corresponde a su sueldo.

Se entiende por último viaje el tiempo transcurrido desde que el buque empezó a recibir el lastre o carga que tuviese a bordo al tiempo del apresamiento, o del naufragio.

1007. Los individuos de la tripulación que naveguen a la parte, no tendrán derecho alguno sobre los restos que se salven del buque, sino sobre el flete de la parte del cargamento que haya podido salvarse, en proporción de lo que recibiere el capitán.

1008. Cualquiera que sea la forma del ajuste de los individuos de la tripulación, deben abonárseles los días empleados para recoger los restos de la nave naufragada. Si

mostrasen en esta tarea una actividad especial, seguida de éxito feliz, recibirán una recompensa extraordinaria a título de salvamento.

1009. Todo servicio extraordinario prestado por los oficiales o individuos de la tripulación, será anotado en el diario, y podrá dar lugar a una recompensa especial.

1010. El individuo de la tripulación que se lesione o enferme durante la vigencia del contrato de ajuste, a partir del momento en que el buque zarpe del puerto inicial, tiene el derecho de ser asistido por cuenta del armador.

Si la lesión o enfermedad se hubiere producido en los períodos comprendidos entre su embarco y zarpada del puerto inicial, o entre la llegada y su desembarco en el mismo puerto, una vez terminado el viaje, la obligación del armador existirá siempre que la lesión o enfermedad hubiere sido adquirida en el servicio, conforme a la ley de accidentes del trabajo y será regida por sus disposiciones.

1010/1. La asistencia a que está obligado el armador comprende la médica, quirúrgica y farmacéutica, así como la hospitalización o alojamiento en un sanatorio u hospedaje adecuados a la dolencia y categoría del tripulante, cuando fuere necesario desembarcarlo por no poder ser asistido a bordo ver nota.

1010/2. El armador está obligado a prestar la asistencia establecida en los artículos precedentes, aun en el caso de que hubiere sido desembarcado durante el viaje a causa de su lesión o enfermedad, hasta la fecha de su regreso al puerto donde se ajustó; luego las obligaciones del armador están regidas por la ley de accidentes del trabajo.

1010/3. El tripulante que se lesione o enferme en las circunstancias mencionadas en el artículo 1010, tiene derecho a seguir percibiendo sus salarios durante todo el tiempo de la asistencia, salvo los casos de excepción mencionados en el artículo 1013.

La obligación de pagar dichos salarios cesará cuando el tripulante se encuentre de regreso en su puerto de embarco, en cuya oportunidad, si no estuviere aun curado, las obligaciones del armador se regirán por la ley de accidentes del trabajo.

Igualmente cesará el derecho del tripulante a percibir los salarios cuando hubieren transcurrido cuatro meses desde su desembarco, sin haber podido regresar a su puerto de embarque ver nota.

1010/4. Las indemnizaciones que corresponden a los tripulantes por las incapacidades resultantes de accidentes o enfermedades están sometidas al régimen de la ley respectiva ver nota.

1010/5. En caso de muerte del tripulante por lesión o enfermedad producidas durante la vigencia del contrato, los derechos de sus derecho-habientes se rigen por la ley de accidentes del trabajo ver nota.

El armador debe proveer por su cuenta a los gastos del entierro, salvo cuando la lesión o enfermedad se hubieren producido en las circunstancias mencionadas en el artículo 1013, casos en que podrá descontarlos de los salarios que adeudare al fallecido ver nota.

1011. Si a la salida del buque, el enfermo, herido o mutilado, no pudiese seguir viaje sin peligro, será continuada la asistencia y manutención hasta su conclusión.

---

I capitán antes de salir, está obligado a hacer frente a esos gastos, y a proveer a la manutención del enfermo o herido.

1012. El enfermo, herido o mutilado no sólo tiene derecho a los sueldos hasta que esté perfectamente restablecido, sino hasta el día en que pueda estar de regreso en el puerto de la matrícula, recibiendo además una indemnización para los gastos de retorno.

1013. Cesará la obligación del armador de abonar los salarios de los individuos de la tripulación, y mientras dure el impedimento en los siguientes casos:

1º Cuando la lesión o enfermedad hubieran sido provocadas intencionalmente o por culpa grave del individuo de la tripulación;

2º Cuando una u otra hubieran sido disimuladas voluntariamente por el individuo de la tripulación en la época de su ajuste;

3º Cuando se hubieran producido o adquirido en tierra, habiendo bajado el individuo de la tripulación sin autorización del capitán o su representante.

Sin perjuicio de ello, el armador deberá atender los gastos de asistencia de tales lesiones o enfermedades, los que podrá descontar de los salarios a percibir por los individuos de la tripulación ver nota.

1014. Los salarios del individuo de la tripulación fallecido durante la vigencia del contrato se pagarán hasta el día de su muerte, si estaba ajustado con una retribución periódica.

Si lo era por una suma global correspondiente a todo el viaje se considerará devengado la mitad de la misma, si falleciere en el viaje de ida, y la totalidad, si muriese en el de regreso.

Estando ajustado con participación en el flete, producido o ganancia de la expedición, sus derecho-habientes tendrán derecho a todo lo que les hubiere correspondido, si el fallecimiento ocurrió después que el buque zarpó de su puerto inicial. Falleciendo antes de esta oportunidad, solamente tendrán derecho a los días que hubiese trabajado, de acuerdo con el salario correspondiente a los individuos de la tripulación de su categoría ver nota.

1014/1. Cuando ocurra el fallecimiento de un tripulante, el armador agotará los recursos tendientes a que sus restos sean trasladados al puerto de enrolamiento, ello condicionado a las reglamentaciones particulares del puerto de escala, al deseo expreso de un familiar y a que el deceso no sea consecuencia de una enfermedad infecto-contagiosa.

En caso de siniestro también se agotarán los recursos tendientes a encontrar a los desaparecidos, siempre que ello no implique riesgos graves para la seguridad de la navegación a juicio del capitán o de quien lo hubiere reemplazado ver nota.

1015. Cualquiera que haya sido el tipo de ajuste, el individuo de la tripulación que haya muerto en defensa del buque, o cumpliendo en su beneficio un acto de abnegación, será considerado vivo para devengar sus salarios y participar de las utilidades que correspondan a los de su clase, hasta que el buque llegue al puerto de destino ver nota.

1015/1. El cónyuge supérstite, los hijos y los padres de un tripulante fallecido, podrán

solicitar al armador respectivo el pago de las sumas que le adeudare a aquél en la época de su fallecimiento, en el orden sucesorio y en la proporción establecida por el Código Civil. A tal efecto justificarán su derecho con las partidas del registro civil correspondientes y manifestarán, bajo juramento, que el causante carecía de todo bien, por lo que no abrirán su sucesión.

El armador pagará las sumas referidas, siempre que su monto no exceda el límite no imponible fijado en la ley de transmisión gratuita de bienes que fuere aplicable, pero podrá exigir una fianza, a su satisfacción, que garantice tanto su responsabilidad frente a herederos con mejor derecho, como al pago del impuesto sucesorio que pudiera corresponder ver nota.

1016. Ningún individuo de la tripulación puede deducir demanda contra el buque o capitán, antes de terminado el viaje, so pena de perdimiento de los sueldos vencidos.

Sin embargo, hallándose el buque en buen puerto, los individuos maltratados, o a quienes el capitán no hubiese suministrado el alimento correspondiente, pueden pedir la rescisión del contrato.

1017. El salario del capitán, de los oficiales y de los demás individuos de la tripulación es la suma del salario básico y las participaciones que se hubieran pactado además de las remuneraciones por tiempo suplementario trabajando, cuando correspondiere.

No forman parte del salario las retribuciones excepcionales, tales como las previstas en los artículos 1008 y 1009, ni la alimentación y alojamiento que deberán proveerse a bordo en razón de las particularidades de la actividad marítima.

Los pagos correspondientes a vacaciones, licencias, por enfermedad o accidentes, horas suplementarias e indemnizaciones por despido se calcularán sobre el salario básico y la parte proporcional de las participaciones acordadas si las hubiere.

En ningún caso podrá deducirse, retenerse o compensarse suma alguna que rebaje el monto de los salarios. Quedan exceptuados de esta prohibición:

- 1° Los gastos de repatriación, cuando fueren a cargo del tripulante;
- 2° Las contribuciones del tripulante con fines jubilatorios o asistenciales y en los supuestos previstos por las leyes y reglamentaciones vigentes;
- 3° Los adelantos efectuados al tripulante durante el contrato y las entregas efectuadas a terceros por su orden; estos adelantos no podrán exceder en ningún caso la tercera parte de los salarios convenidos;
- 4° El importe de los daños causados intencionalmente por el tripulante al buque, a sus elementos o a la carga, en cuyo caso el armador podrá consignar judicialmente, del importe de los salarios, la parte proporcional a las resultas de las acciones que sean pertinentes; dicha retención no podrá exceder del 30% de los salarios;
- 5° El importe de las multas aduaneras impuestas al armador por hechos u omisiones imputables a la tripulación ver nota.

1017/1. Los pagos al capitán y tripulantes se efectuarán puntualmente. Cuando la retribución sea mensual se pagarán dentro de los tres (3) días de finalizado cada mes;

---

cuando se haya pactado el pago por viaje se pagará dentro de los tres (3) días siguientes de terminada la descarga en el puerto en que finalice el viaje.

Cuando se haya pactado la participación, el pago se verificará dentro de los tres (3) días de haberse liquidado la operación ver nota.

En caso de mora, se abonarán los intereses corrientes desde la fecha del incumplimiento.

1017/2. Los pagos se realizarán solamente en puerto y serán en moneda nacional, pudiendo pactarse el pago en otra moneda en puertos extranjeros ver nota.

1017/3. El sueldo anual complementario se liquidará al finalizar el año calendario, o al término o rescisión del contrato, y consistirá en la doceava parte de las sumas liquidadas en concepto de salario, incluyendo los pagos por vacaciones y francos compensatorios cuando se hayan liquidado en efectivo ver nota.

1017/4. Si tres o más tripulantes hubieran reclamado por escrito al capitán por el deficiente estado de los víveres o del agua, por la organización del almacenaje, manipuleo y preparación de los artículos alimenticios y no hubieren obtenido satisfacción, podrán efectuar la denuncia correspondiente ante la capitanía de puerto, en puerto argentino. En puerto extranjero recurrirán ante el cónsul argentino quien, si lo creyere necesario, podrá designar un experto para comprobar sus fundamentos. Si las denuncias fueran comprobadas, el armador deberá proceder a subsanar las deficiencias.

El Poder Ejecutivo determinará las sanciones que deberá aplicar la autoridad competente al armador, si las denuncias fueran comprobadas y a los denunciados, si las mismas, resultaran infundadas ver nota.

1017/5. Cuando los tripulantes deban dormir a bordo, en razón de los servicios habituales que prestaren, el armador deberá proveerles alojamiento adecuado, individual o colectivo y acorde con las comodidades disponibles y categoría de revista. Además, les entregará elementos de cama que serán cuidados por cada tripulante a quien hubieren sido confiados. El alojamiento deberá permitir guardar la ropa y efectos personales de cada tripulante. El armador asignará personal para la limpieza y atención de los alojamientos de los oficiales. Los tripulantes deben cuidar de la limpieza de su local de alojamiento y de sus efectos personales fuera de las horas de servicio, sin que estas tareas les den derecho a retribución alguna.