Dirección del Trabajo

Gobierno de Chile

100 AÑOS

**Departamento Jurídico**
Unidad de Dictámenes e
Informes en Derecho
E193094/2025

Jurídico.

**DICTAMEN N°:** 510 / 20

**MATERIA**:
Informa respecto del contenido y entrada en vigencia de la Resolución Exenta N°2000-20026/2025 de 28.07.2025, que establece que para el control de las horas de trabajo y descanso del personal embarcado que desarrolle faenas a bordo de naves mayores de la marina mercante que enarbolen la bandera del Estado de Chile deberá implementarse un sistema electrónico de registro y control de asistencia y determinación de horas de trabajo autorizado conforme a la Resolución Exenta N°38, de 26.04.2024; regula la determinación de mecanismo de interposición de reclamos y quejas a bordo y en tierra conforme al artículo 115 inciso 5° del Código del Trabajo; y deja sin efecto Resolución Exenta N°686, de 09.07.2022.

**RESUMEN**:
La utilización de sistemas de registro y control de asistencia, horas de trabajo y descansos respecto de los trabajadores embarcados o gente de mar que desarrollen faenas a bordo de naves mayores de la marina mercante que enarbolen la bandera del Estado de Chile, deberá ajustarse a lo dispuesto en la Resolución Exenta N°38 de 26.04.2024 y, particularmente, a lo señalado en la Resolución Exenta N°2000-20026/2025 de 28.07.2025 y el presente informe.

**ANTECEDENTES:**
1-. Necesidades del Servicio.
2-. Resolución Exenta N°2000-20026/2025 de 28.07.2025.

**FUENTES**:
1.- Código del Trabajo, Párrafo 1° del Capítulo II del Título II del Libro I del Código del Trabajo, especialmente los artículos 106, 108, 111 inciso 2°, 112 inciso 1°, 114, 115, 116 y 119; y el artículo 515; Ley N°21.376, que Adecúa el Código del Trabajo al Convenio Sobre el Trabajo Marítimo de la Organización Internacional del Trabajo; Decreto Supremo N°11, de 22.02.2019, del Ministerio de Relaciones Exteriores, que Promulga el Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 226, de la Organización Internacional del Trabajo

y sus Enmiendas de 2014 y 2016; Convenio Sobre Trabajo Marítimo, MLC, 2006, y sus Enmiendas de 2014 y 2018, de la Organización Internacional del Trabajo

**CONCORDANCIAS:**
Dictámenes N°254/10 de 26.04.2024, N°456/17 de 30.03.2023 y N°4930/77 de 04.10.2016.

30 JUL 2025

**SANTIAGO,**

**DE : DIRECTOR NACIONAL DEL TRABAJO**

**A : JEFE DEPARTAMENTO DE INSPECCIÓN (S)**

Por razones de buen servicio, se ha estimado necesario que esta Dirección aborde el alcance de las normas de la Resolución Exenta N°2000-20026/2025 de 28.07.2025, particularmente, en cuanto a su interpretación armónica con las disposiciones de la Resolución Exenta N°38 de 26.04.2024 que regula a los sistemas electrónicos de registro y control de asistencia.

En conformidad con lo señalado en el párrafo anterior, es necesario agregar que, en el marco de una serie de fiscalizaciones realizadas por este Servicio durante el mes de junio del año en curso, se han detectado situaciones anómalas que deben ser corregidas para propender al correcto uso de los sistemas de registro y control de la jornada y descansos de los trabajadores.

En tal contexto, cúmpleme informar a usted lo siguiente:

**a) Ámbito de aplicación**: La obligación de uso de los sistemas electrónicos de registro y control de asistencia, regulados por la Resolución Exenta N°38 de 26.04.2024, regirá respecto de todos los trabajadores embarcados o gente de mar que desarrollen faenas a bordo de naves mayores de la marina mercante que enarbolen la bandera del Estado de Chile.

Respecto de las naves menores de la marina mercante que enarbolen la bandera del Estado de Chile la aplicación de la resolución exenta se realizará de acuerdo con lo prescrito en el artículo 131 del Código del Trabajo.

**b) Normas sobre enrolamiento e identificación**:

b.1) Enrolamiento: Sin perjuicio de lo señalado en el artículo 7° de la ya citada Resolución Exenta N°38, se estima necesario precisar que, para asegurar que todos los trabajadores puedan realizar sus marcaciones, sus datos deberán ser debidamente incorporados en el sistema que utilice el empleador incluyendo toda la información mínima requerida por la normativa. De este modo, por ejemplo, el enrolamiento no se entenderá correctamente finalizado mientras no se cargue en el sistema un correo electrónico privado para la recepción de las notificaciones de la plataforma.

Asimismo, se estima esencial precisar que ningún trabajador debe embarcarse sin haber sido previamente enrolado en el sistema electrónico de registro y control de asistencia y descansos.

b.2) Identificación o autenticación: El proceso de enrolamiento e identificación de los trabajadores deberá considerar:

b.2.1) El método utilizado para identificar o reconocer al trabajador como claves, patrones o tarjetas, por ejemplo, debe ser de uso personal e intransferible.

b.2.2) Hardware:

b.2.2.1) Número de equipos: Con el fin de disminuir los desplazamientos por razones de seguridad y, al mismo tiempo, asegurar que los trabajadores siempre puedan efectuar sus marcaciones las naves, cuya dotación al zarpar o durante la navegación sea de más de 10 tripulantes, sin considerar al capitán y personal exento de registrar jornada, deberán mantener siempre instalados y funcionando, como mínimo, dos equipos de registro.

b.2.2.2) Ubicación de los equipos: En cuanto a la ubicación de cada hardware de identificación, cabe precisar que ellos deberán instalarse siempre:

i. En lugares diferentes;

ii. En espacios de uso común y de libre acceso para los trabajadores;

iii) Lo más próximos posible a los lugares de prestación efectiva de los servicios.

De este modo, los equipos no pueden ubicarse en espacios que permanezcan con llave o cuyo acceso dependa del capitán u otro oficial.

b.2.2.3) Compatibilidad entre equipos: El ingreso de marcaciones al sistema no puede verse alterado o suspendido por razones ajenas al trabajador, como podría ocurrir si durante la navegación parte de la tripulación cambiara de nave, y los equipos de registro del segundo barco no permitieran proseguir realizando marcas.

Por tal razón, los equipos de identificación que use cada compañía naviera deberán ser tecnológicamente compatibles entre sí, de modo que los tripulantes puedan realizar sus marcaciones en todos los barcos sin necesidad de enrolamientos específicos, autorizaciones de oficiales, etc.

**c) Transmisión de datos**: En cuanto a la obligación de transmitir automáticamente los datos, de acuerdo con indicado en el artículo 9° de la Resolución Exenta N°38, cabe señalar que, dado que la información puede provenir de diferentes naves, el sistema deberá ir ordenándola según la fecha en que se haya efectuado cada marcación, sin importar cuáles se transfieran primero.

**d) Comprobantes de marcación**: Respecto de los comprobantes señalados en el artículo 13° de la Resolución Exenta N°38, es necesario indicar que los documentos electrónicos que reciba el trabajador, además de la información detallada en su N°13.1), deberán especificar la nave en la cual se ha efectuado la respectiva marcación.

**e) Fiscalización**: Acerca del portal de fiscalización que deben disponer los sistemas electrónicos de registro y control de asistencia de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 22.4) de la Resolución Exenta N°38, cabe realizar las siguientes prevenciones:

e.1) En cuanto a los parámetros de búsqueda señalados en el artículo 25.1), las empresas prestadoras del servicio deberán tener en consideración lo siguiente:
e.1.a) Acerca del parámetro señalado en la letra a) Búsqueda individual, es del caso indicar que, una vez seleccionados un periodo de tiempo y el nombre o rut del trabajador, el sistema deberá exhibir en pantalla el reporte respectivo completo, es decir, incluyendo la o las naves en las que haya laborado durante ese lapso, ordenando las fechas cronológicamente.

e.1.b) Respecto del parámetro indicado en la letra f) Turnos, los empleadores deberán cargar los datos en el formato señalado en la Resolución Exenta N°38.

e.1.c) En cuanto al parámetro señalado en la letra g), es necesario precisar que, para estos efectos, cada nave constituirá un "Local, establecimiento, faena o lugar de prestación de servicios".

De este modo, al seleccionar este filtro se desplegará un listado con el nombre de cada nave que mantenga registrada en el sistema el empleador.

Luego, al seleccionar una nave específica, el sistema deberá desplegar un listado de todos los tripulantes que hubieran prestado servicios durante el periodo consultado.

e.1.d) Respecto del parámetro señalado en la letra h) Cargo o función, el sistema deberá desplegar todos los cargos de trabajadores afectos a la plataforma de control de asistencia, jornada y descansos en concordancia con lo que señale el reglamento interno de orden, higiene y seguridad de la compañía naviera.

Finalmente, respecto de este punto, es necesario recordar que es obligación de los empleadores entregar al prestador del servicio toda la información necesaria para el correcto funcionamiento de la plataforma, tal como; el nombre y rut de todos los trabajadores; las jornadas y turnos en los mismos términos consignados en los contratos, anexos o reglamento interno de orden, higiene y seguridad; la individualización actualizada de sus naves; el lista de cargos de la compañía en armonía con lo indicado en el RIOHS, etc.

e.2) En cuanto concierne a lo dispuesto en el artículo 27°, sobre los reportes del sistema, cabe realizar las siguientes prevenciones:

e.2.a) Acerca de la información exigida por el reporte de jornada diaria indicado en la letra b) del artículo 27°, se deberá considerar lo siguiente:

i. La referencia realizada en el encabezado del reporte al lugar de prestación de los servicios deberá entenderse efectuada a la nave en la que el trabajador haya realizado las marcaciones por las que se consulta.

ii. En la octava columna, denominada "otras marcaciones", deberán consignarse los descansos diarios resultantes de las marcaciones de jornada, dada la automatización del proceso tal como se indica en la letra f) siguiente del presente Dictamen.

iii. En la Novena columna denominada de "Observaciones", se dejará constancia de los cambios de nave y cualquier otra circunstancia que incida o altere la jornada ordinaria asignada o resulte relevante para cada día consultado.

e.2.b) Acerca de la información exigida por el reporte de modificaciones y/o alteraciones de turnos contemplado en la letra d) del artículo 27°, se deberá considerar que la referencia realizada en el encabezado del reporte al lugar de prestación de los servicios deberá entenderse efectuada a la nave en la que el trabajador haya realizado las marcaciones por las que se consulta.

**f) Marcas automáticas**: El artículo 37° de la Resolución Exenta N°38, regula las marcas automáticas o "lógicas", en los siguientes términos:

> Cuando, además de la jornada ordinaria, el trabajador deba registrar sus descansos o, por ejemplo, se contemplen periodos de jornada pasiva o cualquier otra circunstancia que lo obligue a realizar dobles marcas (término de una actividad e inicio inmediato de la siguiente) se permitirá la automatización del proceso.
>
> De este modo, al realizar la marcación de término o inicio de una etapa, por ejemplo, la finalización de un descanso, el sistema automáticamente dará por comenzada la siguiente actividad lógica (Inicio de jornada).

Del texto transcrito, se colige que los sistemas de registro y control de asistencia son capaces de reconocer que las marcaciones forman parte de un proceso y, por ende, siempre abren o cierran un periodo de trabajo o descanso por lo cual, la disposición citada, permite que se automatice el próximo registro siguiendo una secuencia lógica.

Ahora bien, la norma en examen resulta particularmente relevante en el rubro de que se trata, toda vez que los trabajadores embarcados deben registrar perentoriamente sus descansos a bordo, de manera que, bastará con que se registre sólo el inicio o término de una etapa -trabajo o descanso- para que el sistema automáticamente abra o finalice el período lógico siguiente.

**g) Cambio de naves**: Cuando un trabajador cambie de barco durante la navegación, tanto los empleadores como los prestadores de servicio deberán tener en consideración lo siguiente:

i. El trabajador podrá iniciar el trayecto en la nueva nave continuando su descanso iniciado en la embarcación anterior.

ii. El trabajador podrá iniciar el trayecto en la nueva nave continuando su jornada iniciada en la embarcación anterior.

iii. El trabajador no podrá iniciar una nueva jornada al momento de abordar la segunda embarcación, a menos que ello sea congruente con un término de descanso en la embarcación anterior.

De este modo, el tripulante siempre deberá continuar la actividad -jornada o descanso- en la que se encontraba al momento del traspaso de nave, a menos que el inicio de un periodo de trabajo o descanso sea coincidente con el cambio de embarcación.

**h) Certificación y autorización**: Las compañías que cuenten con software autorizados por esta Dirección, y deseen prestar el servicio de registro y control de asistencia a los trabajadores a los que se refiere el presente informe, no requerirán efectuar un nuevo proceso de certificación, ni total ni parcial, ni solicitar nuevamente autorización de acuerdo con lo señalado por el artículo 63° y siguientes de la Resolución Exenta N°38.

Lo señalado en el párrafo que antecede, debe entenderse sin perjuicio de la obligación de los prestadores de realizar los ajustes señalados en la Resolución Exenta N°2000-20026/2025 de 28.07.2025 y en el presente Dictamen.

Es todo cuanto puedo informar a usted respecto de la materia.

Saluda a Ud.,

DIRECCIÓN DEL TRABAJO
DIRECTOR
CHILE

**PABLO ZENTENO MUÑOZ**
**ABOGADO**
**DIRECTOR NACIONAL DEL TRABAJO**

**NPS/MGC/RCG/BPC/GMS**
**Distribución:**
- Jurídico – Partes - Control;
- Boletín
- Dptos. D.T.
- Subdirectora (S)
- U. Asistencia Técnica
- XV Regiones
- Sr. Ministro del Trabajo y Previsión Social
- Sr. Subsecretario del Trabajo