

Legislación Nacional

Ley 17371 Ley 17371 Reglamentación del Trabajo a Bordo Sancionada el 1 de agosto de 1967 Promulgada el 1 de agosto de 1967 Publicada en el B.O. el 9 de agosto de 1967. La contratación, determinación de la dotación y régimen de trabajo a bordo, del personal, cualquiera sea su nacionalidad, clase de ocupación o funciones en su cargo, enrolado en buques de matrícula argentina y artefactos navales nacionales, se regirán por la presente ley, que será aplicable ya se trate de navegación de: ultramar, cabotaje marítimo y fluvial, portuaria y vías interiores exceptuada la navegación deportiva. Dicho personal forma la dotación que está constituida por el capitán, los oficiales y los demás individuos de la tripulación. Sus disposiciones serán también aplicables en lo pertinente a los demás trabajadores que, sin estar enrolados como tripulantes, se dediquen a bordo a otras actividades, sin perjuicio de lo previsto por estatutos o reglamentaciones particulares en cuanto les fueren aplicables. En aquellos buques en que la autoridad competente lo disponga, el patrón asumirá las funciones y responsabilidades previstas para el capitán. 2. La contratación de la tripulación en los buques o artefactos navales es atribución exclusiva del armador, quien la ejercerá por intermedio del capitán. Dicha contratación será libre y sujeta al solo requisito de la habilitación técnico profesional del personal por la autoridad competente y su inscripción en el registro que llevarán las capitanías de puerto, en los puertos nacionales. En los casos de fuerza mayor o en situaciones especiales debidamente justificadas, podrá el capitán enrolar tripulantes habilitados por autoridades competentes extranjeras hasta el regreso del buque al puerto de matrícula o de retorno habitual. 3. El Comando de Operaciones Navales (Prefectura Nacional Marítima) determinará la dotación de seguridad de los distintos buques y artefactos navales. 4. El armador, con el capitán, determinará los empleos de enrolamiento que deben adicionarse a la dotación de seguridad para constituir la dotación de explotación de cada unidad. 5. A los efectos del cumplimiento de los arts. 3 y 4 de la presente ley, se entenderá como: a) dotación de seguridad de un buque o artefacto naval, aquella con que pueda navegar u operar sin constituir peligro, esto es, la mínima que permita maniobrar la unidad y la operación de sus elementos de seguridad y salvamento durante un cuarto de guardia, cumpliendo las disposiciones ratificadas en los convenios internacionales de la seguridad de la vida humana en el mar; b) dotación de explotación de un buque o artefacto naval, la necesaria para su normal y eficiente operación en la actividad y tráfico al que el armador lo destina. 6. Para determinar la dotación de explotación de un buque o artefacto naval se tendrá básicamente en cuenta: a) la dotación de seguridad; b) tipo de buque o artefacto naval o conjunto integral de unidades y sus características técnicas; c) tipo de navegación a que esté destinado; d) tipo de tráfico y exigencias operativas del mismo; e) características de los puertos de escala; f) régimen de trabajo a bordo. 7. Sin perjuicio de lo dispuesto en el art. 4, la autoridad de aplicación podrá determinar, de oficio o a pedido de parte, una dotación de explotación distinta, en cuyo caso no serán válidos los convenios o acuerdos celebrados entre partes que alteren la dotación de explotación; la autoridad competente velará por el estricto cumplimiento de esta disposición. 8. El Comando de Operaciones Navales (Prefectura Nacional Marítima) será la autoridad competente para entender en contravenciones, delitos y hechos de disciplina que afecten la seguridad. Las capitanías de puerto ejercerán la policía de trabajo a bordo como delegados de la Secretaría de Estado de Trabajo y tendrán a su cargo la aplicación de las sanciones previstas en las disposiciones legales y reglamentarias vigentes. 9. Toda divergencia relacionada con una determinada tarea a cumplirse a bordo, de cualquier índole que sea deberá ser necesariamente sometida, llegado el buque al puerto de enrolamiento o de retorno habitual, a resolución de la autoridad competente, según corresponda, de acuerdo con los arts. 7 y 8, sin que de ningún modo pueda interrumpirse la tarea de que se trata. El incumplimiento de las obligaciones impuestas por el presente artículo será causa suficiente para inhabilitar a los responsables, temporaria o definitivamente. 10. La autoridad competente deberá mantener actualizado el registro de armadores y de personal habilitado de la marina mercante. Será la encargada de hacer cumplir las suspensiones impuestas y de las anotaciones de los legajos correspondientes. Las capitanías de puerto deberán llevar el registro del personal habilitado y no enrolado disponible para su contratación. 11. El régimen de trabajo a bordo es el establecido en el Código de Comercio, con las modificaciones y también las disposiciones complementarias contenidas en la presente ley. 12. Para el cumplimiento de lo dispuesto en el art. 3 de la presente ley, el Poder Ejecutivo modificará y actualizará, en el término de 60 días, lo dispuesto en el capítulo XVII del Digesto Marítimo y Fluvial. Las empresas y organismos del Estado, dentro de los 90 días de la promulgación de la presente ley, procederán a actualizar sus dotaciones, conforme a lo dispuesto en la misma. 13. La jornada normal de trabajo efectiva a bordo de los buques o artefactos navales será de 8 horas diarias. En navegación siempre y en puerto cuando el capitán lo juzgue necesario el trabajo será continuado y no será interrumpido ni los días domingo y feriados nacionales. Por cada 6 jornadas completas de trabajo efectivo deberá otorgarse un día y medio de descanso compensatorio y por cada feriado nacional trabajado, un día de descanso compensatorio. Estos descansos se otorgarán lo antes posible y no podrán ser sustituidos por pago en efectivo, excepto que el tripulante quede desvinculado del armador, en cuyo caso tendrá derecho a percibir el importe de los francos compensatorios a que fuera acreedor al tiempo de la rescisión, el que se calculará sobre el salario básico y la parte proporcional de la participación, si la hubiere. Todo franco

o licencia otorgada al personal por períodos ininterrumpidos no menores de las 24 horas, en cualquier puerto, constituirán los descansos compensatorios necesarios para abreviar los períodos de trabajo prolongados.14. La jornada de trabajo diario efectivo de cada tripulante podrá ser fraccionada, según los requerimientos del servicio que establezca el capitán.15. Todo tiempo que el tripulante trabaje en exceso de las 8 horas diarias fijadas en el art. 13, se considerará tiempo suplementario y deberá pagarse con una retribución equivalente al valor de la hora del salario básico, recargado en un 50%, si fuere día hábil, y en un 100%, si fuere domingo o feriado nacional.16. Se considera trabajo efectivo el que realmente se ejecute en virtud de una orden de un superior, al servicio del buque.17. La jornada de trabajo diaria efectiva en los ambientes declarados insalubres por la autoridad competente, será de 6 horas. En ellos no se podrá trabajar horas suplementarias, salvo las situaciones establecidas en el art. 19, incs. 1 y 2, en que el tiempo en exceso deberá pagarse con los recargos previstos en el art. 15.18. El número de horas suplementarias no podrá exceder de 4 diarias, o 24 semanales. No pueden estipularse horas suplementarias como bonificación usual.19. No se considerarán incluidos en las jornadas de trabajo establecidas en este capítulo, ni darán lugar a recargo por horas suplementarias, los siguientes:1º) los trabajos que el capitán disponga en casos de emergencia para la seguridad del buque, de la carga o de las personas a bordo;2º) los trabajos exigidos por el capitán en carácter de auxilio a otro buque, o para el salvamento de vidas humanas, sin perjuicio de la participación que pudiera corresponder por el salario de asistencia y salvamento;3º) zafarranchos o ejercicios de entrenamiento previstos en convenciones internacionales, o en los reglamentos dictados por la autoridad competente, con miras a la seguridad del buque, de la carga y de las vidas humanas;4º) el tiempo demandado por formalidades aduaneras, sanitarias o de otra naturaleza, impuestas a la tripulación por las autoridades portuarias, nacionales o extranjeras;5º) el tiempo originado en el relevo normal de la guardia.20. Todas las disposiciones de este capítulo que regulan las jornadas de trabajo a bordo, no menoscaban en forma alguna el derecho del capitán a exigir los trabajos que considere necesarios en cualquier momento, para la seguridad del buque, de la carga o de las personas y será obligación de la tripulación cumplir dichos trabajos.21. En el caso de embarcaciones dedicadas a la pesca comercial, buques factorías, de salvamento y otros, los contratos de ajuste podrán estipular condiciones de trabajo especiales.22. El capitán y los oficiales son considerados en servicio permanente. No percibirán retribuciones por horas suplementarias, pero debe compensárseles los días que permanezcan a bordo al servicio del buque en la forma prevista en el art. 13.23. Los capitanes, oficiales y demás individuos de la tripulación gozarán de vacaciones anuales pagas, de acuerdo con las siguientes normas:a) 12 días corridos;b) 18 días corridos cuando hayan celebrado contratos de ajuste sucesivos con el mismo armador durante un período no menor de 5 años;c) las vacaciones anuales deberán gozarse íntegramente en un único período y sólo podrán ser abonadas en el caso previsto en el acápite e;d) cualquiera sea el tiempo trabajado durante el año calendario, dará derecho al goce proporcional de la vacación siempre que del cómputo correspondiente resultare como mínimo un día entero, no adjudicándose fracciones de día, cualquiera sea la cantidad que corresponda;e) todo capitán, oficial o demás individuos de la tripulación que renuncie o quede desvinculado de un armador, tendrá derecho a percibir el importe de los días de vacaciones anuales a que fuera acreedor, en forma proporcional al tiempo efectivamente trabajado;f) las vacaciones anuales deberán ser otorgadas, a más tardar, dentro del año siguiente al que se haya hecho acreedor a la misma;g) las vacaciones anuales deberán ser otorgadas en el puerto de enrolamiento o de retorno habitual; sin embargo, por acuerdo de partes, podrán concederse en un puerto diferente.El armador podrá conceder las vacaciones anuales, desde un puerto que no sea el de enrolamiento o de retorno habitual, debiendo pagar en este caso los gastos de traslado y alimentos, de ida y de regreso, no computándose los días de los viajes dentro de los días de vacaciones.24. La autoridad competente establecerá los requisitos de idoneidad capacidad que deberá poseer toda persona que integre las dotaciones de los buques y artefactos navales. Los requisitos de idoneidad se harán variar toda vez que así lo exija la evolución técnica.25. El Comando de Operaciones Navales (Prefectura Nacional Marítima) habilitará al personal para tripular los buques y artefactos navales, atendiendo a las exigencias de idoneidad y a otros requisitos complementarios que determinará la reglamentación, de acuerdo con las siguientes categorías básicas: capitanes, oficiales, habilitados con título no superior, maestranza y marinería.26. Cuando no se disponga de personal habilitado en un nivel determinado para cubrir algún servicio, las autoridades competentes, a pedido del armador o capitán, podrán habilitar temporariamente a personal de un nivel inferior de capacidad, hasta tanto se produzca la disponibilidad y siempre que ello no afecte la seguridad de la navegación, ni la de la vida humana en el mar.27. Hasta tanto se cumplimente lo establecido en los arts. 24 y 25, la autoridad competente continuará habilitando al personal apto para cumplir funciones a bordo en los diferentes servicios, tanto en las categorías establecidas en el art. 25, como en los distintos niveles de capacidad. A medida que varíen los requerimientos de idoneidad, las habilitaciones se irán adaptando a ellos.28. Con excepción de los empleados correspondientes a la dotación de seguridad y de aquellos que requieran habilitaciones específicas, el armador, por intermedio del capitán, contratará al personal habilitado que mejor convenga para constituir la dotación de explotación.29. Será privativo de cada armador dictar las normas del servicio a bordo que respondan a las necesidades de operación y explotación de sus unidades, respetando las disposiciones sobre seguridad en la navegación y las jerarquías del personal embarcado. Los acuerdos y

convenios celebrados entre partes que alteren el régimen de trabajo a bordo establecido por la presente ley no podrán ser extendidos a terceros.30. El capitán tendrá a su cargo la aplicación de las normas dictadas por el armador; a falta de ellas las establecerá a tenor del artículo precedente, aplicando su juicio profesional. Dispondrá, además, la distribución de funciones y responsabilidades de los oficiales y demás individuos de la tripulación, acordes con los empleos para los que cada uno fue enrolado, respetando las habilitaciones especialmente establecidas por la autoridad competente. En caso de considerarlo necesario para el servicio del buque está facultado para asignar al personal tareas de carácter general, sin tener en cuenta los empleos del enrolamiento.31. Cada tripulante deberá aceptar las responsabilidades, cumplir las funciones y tareas de carácter general que el capitán le asigne, aunque no sean las de su empleo de enrolamiento. Realizará los trabajos de conservación y reparación que pueda ejecutar con los elementos que le provean a bordo. Estas actividades las podrá realizar dentro del horario normal de trabajo sin que den derecho a retribución extraordinaria, excepto en el supuesto de configurar horas suplementarias.32. En todos los casos la remuneración a percibir será la correspondiente al empleo para el cual el tripulante fuere contratado, no obstante cualquiera sea la jerarquía de su habilitación.33. Los oficiales deberán cuidar su corrección y comportamiento, tanto a bordo como en tierra, guardando entre sí la debida cortesía. El capitán, en todos los casos designará quién debe representarle socialmente en su ausencia.34. El capitán fijará, en la forma que mejor convenga al servicio a bordo, el horario de trabajo para cada servicio, y, cuando sea necesario, para cada tripulante. Cualquier individuo de la tripulación, al llegar al puerto de matrícula o de retorno habitual, podrá denunciar ante la autoridad competente, todo acto u omisión del armador o capitán que signifique el ejercicio abusivo de las facultades establecidas en el presente y en los arts. 29, 30 y 31 de la presente ley.35. Los servicios que deban ser atendidos ininterrumpidamente por un tiempo que no exceda las 12 horas podrán ser atendidos por un solo equipo de trabajo o guardia, debiendo, en este caso, haber una interrupción subsiguiente no menor a 12 horas después de cada período de trabajo mayor de 8 horas. Los servicios que deban ser atendidos ininterrumpidamente por mas de 12 horas y hasta las 144 horas, deberán ser cubiertos por dos equipos de trabajo o guardia, debiendo otorgarse un descanso no menor de 24 horas al transcurrir 144 horas de dichos servicios, desde el último descanso de 24 horas. Los servicios que deban ser atendidos ininterrumpidamente por un tiempo mayor a las 144 horas deberán ser atendidos por 3 equipos de trabajo o guardias. En todos los casos deberá otorgarse diariamente un descanso total no menor de 12 horas.36. Hasta tanto se promulgue la ley general de la navegación, reemplázanse los arts. 891, 904, 905, 906, 907, 926, 984, 986, 988, 991, 993, 994, 1000, 1010, 1013, 1014, 1015 y 1017 del Código de Comercio.37. Agréguese los siguientes nuevos artículos al libro III del Código de Comercio: 1001/1, 1010/1, 1010/2, 1010/3, 1010/4, 1010/5, 1014/1, 1015/1, 1017/1, 1017/2, 1017/3, 1017/4 y 1017/5.38. Deróganse los títulos IV arts. 970 a 976 y V arts. 977 a 983 y los arts. 997, 998, 1004 y 1005, del libro III, del Código de Comercio.39. Las disposiciones de la presente ley son de orden público, quedando derogadas todas las disposiciones legales, convencionales y reglamentarias que se le opongan.40. De forma.