

Legislación Nacional

LEY 17371NAVEGACIÓNESTATUTOS PROFESIONALESContrato de ajuste. Trabajo a bordo de los buques de matrícula nacional. Régimen. Jornada de trabajo y vacaciones anuales. Régimen del servicio a bordo. Reglamentación sanc. 1/8/1967; promul. 1/8/1967; publ. 9/8/1967En uso de las atribuciones conferidas por el art. 5 del estatuto de la Revolución Argentina.El presidente de la Nación Argentina sanciona y promulga con fuerza de ley:CAPÍTULO I: DISPOSICIONES GENERALES**Art. 1.**– 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.**Art. 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.**Art. 3.**– El Comando de Operaciones Navales (Prefectura Nacional Marítima) determinará la dotación de seguridad de los distintos buques y artefactos navales.**Art. 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.**Art. 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.**Art. 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.**Art. 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.**Art. 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.**Art. 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.**Art. 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 en los legajos correspondientes. Las Capitanías de Puerto deberán llevar el registro del personal habilitado y no enrolado, disponible para su contratación.**Art. 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.**Art. 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 sesenta (60) días, lo dispuesto en el cap. XVII del Digesto Marítimo y Fluvial.Las empresas y organismos del Estado, dentro de los noventa (90) días de la promulgación de la presente ley, procederán a actualizar sus dotaciones, conforme a lo dispuesto en la misma.CAPÍTULO II: JORNADA DE TRABAJO Y VACACIONES ANUALES**Art. 13.**– La jornada normal de trabajo efectiva a bordo de los buques o artefactos navales será de ocho (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 domingos y feriados nacionales.Por cada seis (6) jornadas completas de trabajo efectivo deberá otorgarse un

día y medio (1,5) de descanso compensatorio y por cada feriado nacional trabajado, un (1) 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 veinticuatro (24) horas, en cualquier puerto, constituirán los descansos compensatorios necesarios para abreviar los períodos de trabajo prolongados. **Art. 14.**— La jornada de trabajo diario efectivo de cada tripulante podrá ser fraccionada, según los requerimientos del servicio que establezca el capitán. **Art. 15.**— Todo tiempo que el tripulante trabaje en exceso de las ocho (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. **Art. 16.**— Se considera trabajo efectivo el que realmente se ejecute en virtud de una orden de un superior, al servicio del buque. **Art. 17.**— La jornada de trabajo diaria efectiva en los ambientes declarados insalubres por la autoridad competente, será de seis (6) horas. En ellos no se podrá trabajar horas suplementarias, salvo las situaciones establecidas en el art. 19, inc. 1 y 2, en que el tiempo en exceso deberá pagarse con los recargos previstos en el art. 15. **Art. 18.**— El número máximo de horas suplementarias no podrá exceder de cuatro (4) diarias, o veinticuatro (24) semanales. No pueden estipularse horas suplementarias como bonificación usual. **Art. 19.**— No se considerarán incluidos en las jornadas de trabajo establecidas en este capítulo, ni darán lugar a recargo por horas suplementarias, los siguientes: 1. Los trabajos que el capitán disponga en casos de emergencia para la seguridad del buque, de la carga o de las personas a bordo; 2. 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; 3. 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; 4. El tiempo demandado por formalidades aduaneras, sanitarias o de otra naturaleza, impuestas a la tripulación por las autoridades portuarias, nacionales o extranjeras; 5. El tiempo originado en el relevo normal de la guardia. **Art. 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 de las personas y será obligación de la tripulación cumplir dichos trabajos. **Art. 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. **Art. 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. **Art. 23.**— Los capitanes, oficiales y demás individuos de la tripulación gozarán de vacaciones anuales pagas, de acuerdo con las siguientes normas: a) Doce (12) días corridos; b) Dieciocho (18) días corridos cuando hayan celebrado contratos de ajuste sucesivos con el mismo armador durante un período no menor de cinco (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 alimento, de ida y de regreso, no computándose los días de los viajes dentro de los días de vacaciones. **CAPÍTULO III: RÉGIMEN DEL SERVICIO A BORDO** **Art. 24.**— La autoridad competente establecerá los requisitos de idoneidad o 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. **Art. 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. **Art. 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. **Art. 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.**Art. 28.**– Con excepción de los empleos 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.**Art. 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.**Art. 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.**Art. 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.**Art. 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.**Art. 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.**Art. 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.**Art. 35.**– Los servicios que deban ser atendidos ininterrumpidamente por un tiempo que no exceda las 12 hs. podrán ser atendidos por un solo equipo de trabajo o guardia, debiendo, en este caso, haber una interrupción subsiguiente no menor a 12 hs. después de cada período de trabajo mayor de 8 hs. Los servicios que deban ser atendidos ininterrumpidamente por más de 12 hs. y hasta 144 hs., deberán ser cubiertos por dos equipos de trabajo o guardias, debiendo otorgarse un descanso no menor de 24 hs. al transcurrir 144 hs. de dichos servicios, desde el último descanso de 24 hs. Los servicios que deban ser atendidos ininterrumpidamente por un tiempo mayor a las 144 hs. deberán ser atendidos por tres equipos de trabajo o guardias. En todos los casos deberá otorgarse diariamente un descanso total no menor de doce (12) horas.**CAPÍTULO IV: MODIFICACIONES AL LIBRO III DEL CÓDIGO DE COMERCIO****Art. 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, por los que a continuación se determinan:**Art. 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 de comenzado. Si ha sido despedido sin causa legítima o sin expresión de causa tiene derecho a la indemnización establecida en el art. 993 . Es causa legítima de despido del capitán la violación de sus obligaciones, además de lo establecido en el art. 991 .**Art. 904.**– (Derogado por ley 20094). El capitán es la persona contratada por el armador para la dirección y gobierno del buque y es su representante a bordo. En caso de muerte, impedimento o ausencia del capitán, el mando del buque recaerá en el oficial de cubierta de mayor jerarquía, y así sucesivamente.**Art. 905.**– (Derogado por ley 20094). El capitán es el delegado de la autoridad pública para la conservación del orden en el buque y salvación de los pasajeros, gente de mar y carga, y, como tal, la autoridad suprema del buque. La tripulación y pasajeros le deben respeto y obediencia en cuanto se refiere al servicio del buque y seguridad de las personas y carga que conduzca.**Art. 906.**– (Derogado por ley 20094). Son obligaciones y atribuciones especiales del capitán:**1.** Dictar las órdenes necesarias para el gobierno y dirección del buque;**2.** Imponer a bordo las penas correccionales establecidas por la ley o reglamentos, a las personas que perturben el orden del buque, comentan falta de disciplina o rechacen u omitan prestar el servicio que les corresponda;**3.** Arrestar a los que se hicieran culpables de algún delito, levantar información del hecho y entregar los delincuentes a la autoridad competente;**4.** Comunicar a la autoridad competente y al armador, a la brevedad posible, cualquier novedad de importancia ocurrida en el buque o causada por el buque;**5.** Disponer el abandono del buque cuando, a su juicio, peligre la vida de las personas a bordo;**6.** Ejercer toda otra facultad y las del armador, que por delegación le otorguen las leyes y reglamentos vigentes.**Art. 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 sea de su satisfacción. *Art. 926.*– El libro Rol de la Tripulación debe ser hecho en el puerto de armamento y contener: *I.* Nombre y matrícula del buque; *2.* Nombres y apellido, nacionalidad, edad, estado civil y domicilio del capitán y tripulantes, con indicación de la habilitación y empleo a bordo; *3.* 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 art. 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 este 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. *4.* 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. *Art. 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 convenio 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 hs. 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. *Art. 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. *Art. 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. Deberá 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. *Art. 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: *1.* 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; *2.* Embriaguez habitual; *3.* Ignorancia del servicio para el que se hubiere contratado; *4.* Cualquier ocurrencia que inhabilite al hombre de mar para el desempeño de sus obligaciones, con excepción de los casos previstos en el art. 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 hs.; *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. *Art. 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 diez 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 hubiera 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 le abonará a los individuos de la tripulación los gastos de retorno que incluyen traslado, alojamiento y comida, de acuerdo con su categoría.

Art. 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 cambiara 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 prescripta en el art. 993.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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: 1. Cuando la lesión o enfermedad hubieran sido provocadas intencionalmente o por culpa grave del individuo de la tripulación; 2. Cuando una u otra hubieran sido disimuladas voluntariamente por el individuo de la tripulación en la época de su ajuste; 3. 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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 trabajado, cuando correspondiere. No forman parte del salario las retribuciones excepciones, tales como las previstas en los arts. 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 treinta por ciento (30%) de los salarios;5. El importe de las multas aduaneras impuestas al armador por hechos u omisiones imputables a la tripulación.**Art. 37.**— Agréguese los siguientes nuevos artículos al libro III del Código de Comercio:**Art. 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.**Art. 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.**Art. 1010/2.**— El armador está obligado a prestar la asistencia establecida en los artículos precedentes, aun en el caso de que hubiera 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 .**Art. 1010/3.**— El tripulante que se lesione o enferme en las circunstancias mencionadas en el art. 1010 , tiene derecho a seguir percibiendo sus salarios durante todo el tiempo de la asistencia, salvo los casos de excepción mencionados en el art. 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 aún 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.**Art. 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.**Art. 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 .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 art. 1013 , casos en que podrá descontarlos de los salarios que adeudare al fallecido.**Art. 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.**Art. 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 hubiera corresponder.**Art. 1017/1.**— Los pagos al capitán y tripulantes se efectuarán puntualmente. Cuando la retribución sea mensual se pagarán dentro de los tres días de finalizado cada mes; cuando se haya pactado el pago por viaje se pagará dentro de los tres 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 días de haberse liquidado la operación.En caso de mora, se abonarán los intereses corrientes desde al fecha del incumplimiento.**Art. 1017/2.**— Los pagos se realizarán solamente en puerto y serán en moneda nacional, pudiendo pactarse el pago en otra moneda en puertos extranjeros.**Art. 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.**Art. 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.**Art. 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 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 le den derecho a retribución alguna.**Art. 38.**— Deróganse los tít. 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.**Art. 39.**— Las disposiciones de la presente ley son de orden público, quedando derogadas todas las disposiciones legales, convencionales y reglamentarias que se le opongan.**Art. 40.**— Comuníquese, etc.Onganía – Kriegen Vasena – Borda – Lanusse