

TEXTO DEFINITIVO

P-0724

(ANTES LEYES 17321 y 17823)

Sanción: 01/08/1967

Publicación: B.O. 09/08/1967

Actualización: 31/03/2013

Rama: LABORAL

REGIMEN LABORAL PARA EL PERSONAL EMBARCADO

CAPITULO I

Disposiciones generales

Artículo 1º: 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.

Artículo 2º: La contratación de la tripulación en los buques o artefactos navales es atribución exclusiva del armador, quién la ejercerá por intermedio del capitán. Dicha contratación será libre y sujeta al solo requisito de la habilitación técnico profesional del personal de 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.

Artículo 3º: El **Comando de Operaciones Navales (Prefectura Naval Argentina)** determinará la dotación de seguridad de los distintos buques y artefactos navales.

Artículo 4º: 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.

Artículo 5º: A los efectos del cumplimiento de los artículos 3º y 4º 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 permite 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.

Artículo 6º: 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.

Artículo 7º: Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 4º, 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.

Artículo 8º: El **Comando de Operaciones Navales (Prefectura Naval Argentina)** 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.

Artículo 9º: 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 artículos 7º y 8º, 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.

Artículo 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.

Artículo 11: El régimen del trabajo a bordo es el establecido en la [Ley de Contrato de Trabajo](#), con las modificaciones y también las disposiciones complementarias contenidas en la presente Ley.

CAPITULO II.-

Jornada de trabajo y vacaciones anuales

Artículo 12: La jornada normal de trabajo efectivo 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.

Artículo 13: La jornada de trabajo diario efectivo de cada tripulante podrá ser fraccionada, según los requerimientos del servicio que establezca el capitán.

Artículo 14: Todo tiempo que el tripulante trabaje en exceso de las ocho (8) horas diarias fijadas en el artículo 12, se considerará tiempo suplementario y deberá

pagarse con una retribución equivalente al valor de la hora del salario básico, recargado en un cincuenta por ciento (50%), si fuere día hábil y en un cien por ciento (100%) si fuere domingo o feriado nacional.

Artículo 15: Se considera trabajo efectivo el que realmente se ejecute en virtud de una orden de un superior, al servicio del buque.

Artículo 16: 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 artículo 18, incisos 1 y 2 en que el tiempo en exceso deberá pagarse con los recargos previstos en el artículo 14.

Artículo 17: 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.

Artículo 18: 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.

Artículo 19: 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.

Artículo 20: 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.

Artículo 21: 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 artículo 12.

Artículo 22: 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
- 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.

CAPITULO III

Régimen del servicio a bordo

Artículo 23: 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.

Artículo 24: El **Comando de Operaciones Navales (Prefectura Naval Argentina)** 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.

Artículo 25: 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.

Artículo 26: Hasta tanto se cumplimente lo establecido en los artículos 23 y 24, la autoridad competente continuará habilitando al personal apto para cumplir funciones a bordo en los diferentes servicios, tanto en las categorías establecidas en el artículo 24, como en los distintos niveles de capacidad. A medida que varíen los requerimientos de idoneidad, las habilitaciones se irán adaptando a ellos.

Artículo 27: Con excepción de los empleos correspondientes a la Dotación de Seguridad y de aquellos que requieren habilitaciones específicas, el armador, por intermedio del capitán, contratará al personal habilitado que mejor convenga para constituir la Dotación de Explotación.

Artículo 28: 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.

Artículo 29: 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.

Artículo 30: 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.

Artículo 31: 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.

Artículo 32: 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.

Artículo 33: 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 artículos 28, 29 y 30 de la presente ley.

Artículo 34: Los servicios que deban ser atendidos ininterrumpidamente por un tiempo que no exceda las doce (12) horas podrán ser atendidos por un solo equipo de trabajo o guardia debiendo, en este caso, haber una interrupción subsiguiente no menor a doce (12) horas después de cada período de trabajo mayor de 8 (ocho) horas. Los servicios que deban ser atendidos ininterrumpidamente por más de doce (12) horas y hasta las ciento cuarenta y cuatro (144) horas, deberán ser cubiertos por dos (2) equipos de trabajo o guardias, debiendo otorgarse un descanso no menor de veinticuatro (24) horas al transcurrir ciento cuarenta y cuatro (144) horas de dichos servicios, desde el último descanso de veinticuatro (24) horas.

Los servicios que deban ser atendidos ininterrumpidamente por un tiempo mayor a las ciento cuarenta y cuatro (144) horas deberán ser atendidos por tres (3) equipos de trabajo o guardias. En todos los casos deberá otorgarse diariamente un descanso total no menor de doce (12) horas.

CAPITULO IV

Disposiciones complementarias

Artículo 35 - El tripulante que, a partir del momento de su enrolamiento sufra un accidente o enfermedad inculpable, tiene derecho a ser asistido por cuenta del armador hasta su regreso al puerto de embarque y a percibir sus salarios hasta treinta (30) días después de esta fecha.

El tripulante desembarcado durante el viaje, tiene derecho a percibir sus salarios por un período no mayor de cuatro (4) meses, salvo que antes del vencimiento de este término regrese al puerto de embarque. En este momento cesa la obligación de prestar asistencia y sólo tiene derecho al cobro de los salarios durante treinta (30) días más, según se establece precedentemente.

El tripulante ajustado por tiempo indeterminado goza de los mismos beneficios, pudiendo ser rescindido el contrato de ajuste a partir del vencimiento de los términos indicados.

Artículo 36 - En caso de naufragio o siniestro como consecuencia del cual el buque se pierda total o parcialmente o se declare innavegable, el tripulante percibirá a título de indemnización por desocupación una suma igual a los salarios que hubiere ganado de acuerdo al tipo de contrato celebrado, por todo el período efectivo de desempleo. El importe de esa indemnización no podrá ser superior a dos meses de salario, salvo que se estableciere que la innavegabilidad existía antes de que el buque zarpara de su puerto de partida y que esa innavegabilidad fuera determinante del siniestro, en cuyo caso el armador deberá indemnizar al tripulante por la totalidad de los daños sufridos.

Siempre que la rescisión del contrato de ajuste prevista en los casos de este artículo fuere causada por hecho de un tercero que se viera obligado a indemnizar al armador, el tripulante tendrá derecho a participar en la indemnización. Esta participación consistirá en los salarios, que debido a la rescisión dejó de ganar, y no podrá ser superior a la tercer parte de la indemnización que obtenga el armador.

Artículo 37 - En todo tipo de embarcación que disponga de las comodidades requeridas para la vivienda a bordo del tripulante, uno de los períodos del descanso diario tendrá normalmente una duración mínima de ocho (8) horas consecutivas, excepto cuando los períodos de trabajo y descanso se alternan cada 6 (seis) horas. En los buques y artefactos navales (chatas, remolcadores, dragas, etc.) en puerto que no dispongan de comodidades para el alojamiento a bordo, uno de los periodos de descanso será normalmente de diez (10) horas consecutivas como mínimo para permitir el traslado y el descanso del tripulante. Las excepciones a estas normas de descanso deben obedecer a razones de fuerza mayor.

En prestaciones de servicios de carácter intermitente, la jornada diaria podrá ser fraccionada en períodos de trabajo efectivo, debiendo ser la duración mínima de cada uno de los lapsos de descanso de dos (2) horas consecutivas.

Artículo 38 - Los francos o licencias compensatorias a que se refiere el artículo 12 último párrafo, se otorgarán por días completos de cero (0) a veinticuatro (24) horas.

Artículo 39 - El tripulante que pruebe al armador la posibilidad de obtener un empleo de mayor jerarquía del que desempeña o que la rescisión del ajuste le resulte por cualquier circunstancia de interés fundamental, podrá pedir la rescisión del contrato siempre que asegure su sustitución por otro tripulante competente aceptado por el armador y sin que signifique para el mismo nuevas erogaciones.

Artículo 40 - En caso de considerarlo necesario el capitán está facultado para asignar cualquier tarea incluyendo la realización de los trabajos de limpieza, conservación, reparación y mantenimiento que puedan ejecutarse con los elementos

que se provean a bordo y el tripulante debe aceptarla siempre que sea acorde con su jerarquía y no represente un cambio permanente de empleo.

Estas tareas no darán lugar a una remuneración extraordinaria, salvo que se realicen en horas suplementarias.

Artículo 41.- Las disposiciones de la presente ley son de Orden Público.

LEY P-0724 (Antes ley 17371 y ley 17823) TABLA DE ANTEDECENTES	
Artículos del texto definitivo	Fuente
1.	Art 1 texto original ley 17371
2.	Art 2 texto original ley 17371
3.	Art 3 texto original ley 17371
4.	Art 4 texto original ley 17371
5.	Art 5 texto original ley 17371
6.	Art 6 texto original ley 17371
7.	Art 7 texto original ley 17371
8.	Art 8 texto original ley 17371
9.	Art 9 texto original ley 17371
10.	Art 10 texto original ley 17371
11.	Art 11 texto original ley 17371. Se

	sustituyó la referencia al Código de comercio por abrogación implícita desde la aprobación del Régimen de Contrato de Trabajo por la Ley 20744.
12.	Art 13 texto original ley 17371
13.	Art 14 texto original ley 17371
14.	Art 15 texto original ley 17371 Se corrigió remisión interna por motivo de reenumeración.
15.	Art 16 texto original ley 17371
16.	Art 17 texto original ley 17371 Se corrigió remisión interna por motivo de reenumeración.
17.	Art 18 texto original ley 17371
18.	Art 19 texto original ley 17371
19.	Art 20 texto original ley 17371
20.	Art 21 texto original ley 17371
21.	Art 22 texto original ley 17371 Se corrigió remisión interna por motivo de reenumeración.
22.	Art 23 texto original ley 17371
23.	Art 24 texto original ley 17371

24.	Art 25 texto original ley 17371
25.	Art 26 texto original ley 17371
26.	Art 27 texto original ley 17371 Se corrigió remisión interna por motivo de reenumeración.
27.	Art 28 texto original ley 17371
28.	Art 29 texto original ley 17371
29.	Art 30 texto original ley 17371
30.	Art 31 texto original ley 17371
31.	Art 32 texto original ley 17371
32.	Art 33 texto original ley 17371
33.	Art 34 texto original ley 17371 Se corrigió remisión interna por motivo de reenumeración.
34.	Art 35 texto original ley 17371
35.	Art 1 texto original ley 17823
36.	Art 2 texto original ley 17823
37.	Art 3 texto original ley 17823
38.	Art 4 texto original ley 17823 Se corrigió remisión interna por motivo de reenumeración.
39.	Art 5 texto original ley 17823

40.	Art 6 texto original ley 17823
41.	Art 39 texto original ley 17371. Frase: "...quedando derogadas todas las disposiciones legales, convencionales y reglamentarias que se le opongan.", suprimida

Artículos suprimidos:

Artículos 12, 36, 37 y 38 de la ley 17371 suprimido por haber cumplido su objeto.

Artículo 40 de la ley 17371 suprimido por ser de forma.

Artículo 7 de la ley 17823 suprimido por ser de forma.

"CAPITULO IV Disposiciones complementarias", agregado.

Se ha reemplazado: "Prefectura Naval Marítima" por "Prefectura Naval Argentina".

REFERENCIAS EXTERNAS

Ley de Contrato de Trabajo

ORGANISMOS

Comando de Operaciones Navales (Prefectura Naval Argentina)

Secretaría de Estado de Trabajo

Marina Mercante