



Principales ejes de agravio del proyecto de DNU

Introducción

El Estado Argentino ha elaborado y está a punto de aprobar un decreto de necesidad y urgencia sin haber realizado las consultas tripartitas y sin garantizar la participación efectiva de las organizaciones de trabajadores y empleadores de nuestro país. Ello violenta el compromiso contenido en el Convenio 144 de la OIT de que todo Miembro de la Organización Internacional del Trabajo que ratifique dicho Convenio se compromete a poner en práctica procedimientos que aseguren consultas efectivas, entre los representantes del gobierno, de los empleadores y de los trabajadores, sobre los asuntos relacionados con las actividades de la Organización Internacional del Trabajo y sus normas y recomendaciones, concretamente, el decreto objeto del presente procedimiento de reclamación modifica y cercena derechos que se adquirieron en nuestro país en pleno uso de las consultas y participación tripartita y atinente a derechos laborales y negociación colectiva y que impactan en la vigencia misma del modelo sindical de nuestro país.

Mediante el Decreto de Necesidad y Urgencia, en adelante DNU, proyectado por el Poder Ejecutivo Nacional se pretende modificar o suprimir la Ley 25.877 (en lo relativo a huelgas), la Ley de la Navegación 20.094 (en cuanto a dotaciones), El Decreto Ley 3115/58 (de fomento de la industria naval), la Ley de Contrato de Trabajo 20.744, en adelante LCT (en cuanto al régimen indemnizatorio se refiere), el Dec. Ley 19492 (sobre cabotaje; incorporado a la Ley 27.419) la Ley 27.419 (de desarrollo de la marina mercante) y la Ley 27.418 (promoción de la industria naval). La norma afecta a todo el sector naviero (armadores, astilleros y talleres navales, tripulantes y las personas y entes que los complementan)

Los cambios que se cuestionan se instrumentarían mediante la derogación o modificación de las leyes (en sentido material y formal) que regían cada una de las situaciones afectadas a través de un DNU. En cuanto a las formas constitucionales, la utilización del DNU para derogarlas o modificarlas sin la existencia



[Handwritten signature]
1
25/05/2025



de presupuestos constitucionales (verdaderas situaciones de urgencia), **prima facie es inconstitucional, porque el Poder Ejecutivo no tiene funciones legislativas.** Cabe destacar que actualmente, el Congreso Nacional, órgano natural para el dictado de normas legislativas, tiene en trámite parlamentario dos proyectos de Ley referidos a la Marina Mercante, estableciendo por un lado la modificación de la Ley 27.419, y por otro lado, la creación de un Segundo Registro de Buques, proyectos consensuados en conjunto entre los sindicatos marítimos y fluviales y las empresas armadoras. Esto tira por tierra, la necesidad de la sanción de un Decreto de Necesidad y Urgencia.

En cuanto al contenido de fondo, existe en la historia argentina un antecedente muy claro en similar sentido durante los años 90 que se vio reflejado en el decreto 1772/1991 y sus complementarios. Recordemos que el Decreto 1772/91 había organizado un régimen conceptualmente idéntico al de este DNU; autorizaba a los armadores de buques de bandera argentina para registrar provisoriamente sus unidades en los registros de otros Países, sin perder la reserva del cabotaje; permitiéndoles prescindir de sus tripulantes originales (que tenían bajo bandera argentina); y de aplicar a las dotaciones de sus barcos, una vez inscriptos bajo otra bandera, la Ley de su pabellón, con exclusión de la normativa argentina que antes se les aplicaba.

Sus resultados fueron muy perjudiciales; se retiraron de la matrícula argentina todas las unidades operadas por privados que protagonizaban el transporte marítimo y fluvial, así como el remolque (la actividad off shore no estaba desarrollada como hoy); y cuando el régimen concluyó (Dec.1010/2004), la mayoría de estas unidades no fue reincorporada, provocando que, hoy en día, la Argentina carezca de la flota que supo tener. Para ilustrarlo, cabe mencionar que la composición de nuestra flota marítima en enero de 1991 (meses antes de sancionarse el Decreto) era de aproximadamente 190 buques de más de 1.000 TRB y quedó reducida al vencer el plazo que el Dec.1010 otorgó para reincorporar a los buques que se habían inscripto en registros extranjeros a solamente 16 buques.

El actual proyecto de DNU, le otorga a los armadores la potestad de fijar la dotación de explotación de sus buques, pudiendo prescindir de los lineamientos generales y pautas técnicas que pueda fijar la Autoridad para la conformación de la dotación de explotación, tornando las mismas no obligatorias. Además, se infringen normas supraconstitucionales consagradas en Tratados que la Argentina ratificó. La norma no sólo es ilegal; es irracional, porque permite la prevalencia del lucro (si el buque tiene menos tripulantes que los aconsejados por el buen arte de la navegación, el armador ahorra costos),



sobre valores de mayor entidad constitucional, como la seguridad, la vida y la preservación de los espacios acuáticos; cuya protección está también consagrada en Tratados Internacionales de los que el País es parte.

La ideología de la norma es tan funesta que ni siquiera incluye, entre los criterios obligatorios para conformar una dotación, el que sea suficiente para que el buque opere con seguridad y eficiencia durante su actividad comercial (situación distinta de la que debe tomarse en cuenta para fijar una dotación de seguridad).

Tampoco tiene en cuenta las obligaciones del País en el marco (i) del Convenio STCW Manila 2010 (que trae reglas en materia de guardias mínimas); ni (ii) bajo el Convenio OIT sobre Trabajo Marítimo de 2006 (MLC, 2006; en vigencia desde el 30 de agosto de 2013; y ratificado por Ley 26.920, publicada el 24 de diciembre de 2013), en su versión vigente. Este Tratado fija pautas mínimas sobre habilitación de los marinos, horarios de trabajo y descanso, alojamiento, alimentación, esparcimiento, espacios disponibles para la tripulación, atención médica, etc.). Tampoco tiene en cuenta (iii) las recomendaciones de la International Transport Workers Federation (ITF), sobre conformación de la tripulación en función del tonelaje del buque.

LA FUGA HACIA BANDERAS DE CONVENIENCIA.

El DNU, sin explicar cuál es la situación excepcional que impediría los cambios legislativos pretendidos al trámite ordinario de sanción de las Leyes (el Congreso está en sesiones ordinarias), autoriza a los armadores a inscribir sus buques en la matrícula de otros Países sin perder el privilegio del cabotaje nacional. Esta medida procura facilitar la fuga de los armadores hacia “banderas de conveniencia”.

Dentro del proyecto de DNU los artículos cuestionados principalmente son:

- Declaración de servicio esencial de la navegación y de todo servicio conexo. Introduce en un DNU para la Marina Mercante, la declaración de Servicio Esencial de otras actividades.



- Injerencia indebida en un instituto de la vida interna del sindicato y sus afiliados cual es la Bolsa de Trabajo. Acordado con los Armadores desde el año 2006 y nunca fue cuestionado.
- El artículo 11 Sustrae arbitrariamente la regulación de los efectos indemnizatorios del despido de la LCT. Indemnización establecida por el Convenio Colectivo de Trabajo 4/72 y luego por el 245 LCT.
- El artículo 12 opera como una suspensión de la vigencia de los convenios colectivos y fija fuera de ellos los salarios con un piso diferente al adquirido convencionalmente. Le quita responsabilidad al Armador respecto de los reclamos que pudiesen realizar los tripulantes al trabajar con Agencias de Trabajo Marítimo (operadores de personal), especialmente extranjeros.
- Le quita toda competencia inspectiva a la autoridad laboral nacional respecto de aspectos que regula el convenio de trabajo marítimo de la OIT, hoy en día la competencia es común con la Prefectura Naval Argentina participando desde la Secretaría de Trabajo a través de la competencia federal de la oficina de Inspección Federal del Trabajo y la Superintendencia de Riesgos.
- Resultaría inconstitucional por violación de los artículos 14 bis y los derechos que emanan de los convenios internacionales incorporados en la Constitución Nacional, así como por violentar la pirámide jurídica que establece una jerarquía normativa incompatible a crear, eliminar o modificar por decreto derechos individuales y colectivos receptados en leyes y convenios.

El ejemplo paradigmático de violación constitucional (14 bis y jerarquía normativa), es el siguiente:

- **ARTICULO 43.-** Sustituyese el artículo 29 de la Ley N°27.419 por el siguiente:
“**ARTÍCULO 29.** - Los buques y artefactos navales de bandera extranjera, a los que se les hubiese otorgado el tratamiento de bandera argentina o su renovación, en el marco de la presente ley, deberán ser tripulados por personal argentino, bajo pena de pérdida de los beneficios establecidos en la presente ley. Si se demostrare la falta de disponibilidad de tripulantes argentinos idóneos, y hasta tanto exista personal argentino disponible, se podrá habilitar personal extranjero que acredite la idoneidad requerida, conforme lo establecido en el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para



la gente de Mar -STCW 78 (enmendado) aprobado por Ley N°22.608, lo dispuesto por la Ley 20.094 y demás normativa vigente.

Estos contratos de ajuste serán negociados por el propietario, armador u operador de personal nacional o extranjero, en cada categoría, en la moneda de pago que al respecto se acuerde. Los salarios convenidos en ningún caso podrán ser inferiores a los establecidos por la ITF en el Acuerdo TCC Uniforme.

Los buques y artefactos navales pertenecientes y/u operados por armadores inscriptos en el REGISTRO DE ARMADORES NACIONALES creado por la Ley N°27.419, y que se encuentren bajo este régimen, se regirán por la ley aplicable que corresponda, conforme lo dispuesto en el artículo 610 de la Ley 20.094.

Los contratos de ajuste deberán:

- a) ser celebrados en la República Argentina por armadores inscriptos en el REGISTRO NACIONAL DE ARMADORES creado por la Ley N°27.419 y con domicilio real y constituido dentro del territorio argentino;
- b) los tripulantes argentinos que se contraten tendrán las mismas condiciones y trato, regulación jurídica, regímenes de a bordo y de francos que los tripulantes extranjeros. ***Dichas condiciones serán íntegramente aplicables a la tripulación argentina, con expresa exclusión de los regímenes locales.*** Los salarios de los tripulantes argentinos deberán ser equiparables a los abonados por el armador del buque a sus propios tripulantes en cada categoría, en la moneda de pago que al respecto se acuerde. Estos salarios en ningún caso podrán ser inferiores a los establecidos por la ITF en el Acuerdo TCC Uniforme, quedando exceptuados expresamente de cualquier obligación que surja de otros Convenios Colectivos de Trabajo nacionales.
- c) cumplir con el pago de los aportes y contribuciones al Régimen de la Seguridad Social local y realizar los aportes sindicales vigentes a las asociaciones gremiales, por el personal afiliado. El incumplimiento de estos requisitos y obligaciones hará caer automáticamente el beneficio del presente régimen.”



Por todo lo expuesto le solicitamos analice el caso a fin de presentarnos para elevar la pertinente denuncia en caso de resultar publicada la norma que referimos en el presente.

Gerardo Alberto Martínez
Secretario de Relaciones Internacionales
Confederación General del Trabajo
C.G.T.



Raúl Omar Durdos
Secretario General
Federación Sindical, Marítima y Fluvial
Fe.Si.Ma.F.



Jorge Pablo Tiravassi
Secretario de Relaciones Internacionales
Federación Sindical, Marítima y Fluvial
Fe.Si.Ma.F