

# **LA GESTIÓN NAVIERA**

***JOSÉ OSVALDO MAZONDO***

**APLICACION TRIBUTARIA S.A.**

# **APLICACION TRIBUTARIA S.A.**

Viamonte 1546 Piso 2° Of. 200  
(1055) CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES  
Telefax: 4374-5418/6692/8855

E-mail: [info@aplicacion.com.ar](mailto:info@aplicacion.com.ar)  
Web: <http://www.aplicacion.com.ar>

**Mazondo, José Osvaldo**

La gestión naviera - 1a ed. - Buenos Aires: Aplicación Tributaria, 2013.

364 p.; 21x15 cm.

ISBN 978-987-1745-78-4

1. Industria Naviera. 2. Gestión.

CDD: 658

Fecha de catalogación: 09/04/2013

© COPYRIGHT 2013 BY **APLICACION TRIBUTARIA S.A.**

1ª Edición, Abril de 2013

I.S.B.N.: 978-987-1745-78-4

**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL POR CUALQUIER  
MEDIO, YA FUERE MECÁNICO, ELECTRÓNICO, ETCÉTERA, SIN  
AUTORIZACIÓN ESCRITA DEL AUTOR Y DEL EDITOR**

El presente trabajo ha sido minuciosamente revisado y corregido.  
No obstante, ni la Editorial ni el autor se hacen responsables,  
bajo ningún concepto, de ningún tipo de perjuicio que  
cualquier error y/u omisión puedan ocasionar.

Este libro se terminó de imprimir en Abril de 2013 en  
**APLICACIÓN TRIBUTARIA S.A.**

Guido Spano 550  
Lanús Oeste – Buenos Aires

# AUTOR

---

---

## MAZONDO, JOSÉ OSVALDO

- ◆ Licenciado en Administración Naviera. Universidad de la Marina Mercante, Facultad de Administración y Economía.
- ◆ Maestría en Relaciones Comerciales Internacionales, Universidad Nacional de Tres de Febrero. Tesis: *“Los Servicios de Transporte Marítimo en los Acuerdos Comerciales Internacionales – Situación de la Marina Mercante Argentina en el MERCOSUR”*.
- ◆ Prefecto Principal (RE).
- ◆ Técnico Superior en Seguridad Marítima.
- ◆ Analista Superior en Seguridad Marítima – Especializado en Vías Navegables, Puertos, Costas y Fronteras.
- ◆ Técnico Superior en Ciencias de la Información y Comunicación Social.
- ◆ Realizó distintos cursos de perfeccionamiento profesional del programa TRAINMAR-UNCTAD-ONU en la Fundación Argentina de Estudios Marítimos, referidos a economía y administración naviera y portuaria.
- ◆ Se desempeñó como último Capitán General de Puertos de la Nación y posteriormente como Jefe de Gabinetes de la Administración General de Puertos, durante cuyas gestiones dirigió los trabajos de planeamiento de la reforma portuaria argentina.

- ◆ Fue docente de la UdeMM de la cátedra Planeamiento y Evaluación de Proyectos de Inversión y del Seminario Defensa Nacional, y en la Universidad Tecnológica Nacional ayudante de la cátedra de Administración y Economía Naviera, en la carrera de Ingeniería Naval.
- ◆ Actualmente es profesor titular de Economía Política; Introducción a la Economía Naviera y la Gestión Portuaria; Principios de Administración Naviera y Portuaria, y Economía e Intereses Marítimos del Instituto Universitario de la Prefectura Naval Argentina.
- ◆ Autor de los libros *“La Gestión Portuaria”*; *“La Globalización y las Marinas Mercante”*; *“El Nuevo Rol de los Puertos Argentinos”*.

# PRÓLOGO

---

El presente libro es el resultado de años de experiencia profesional, tanto como funcionario público, investigador, consultor de empresas y docente, lo cual me dio la oportunidad de comprender los cambios de paradigmas que han venido sucediendo en el mundo respecto a la actividad naviera en general y el transporte marítimo en particular.

De alguna manera este libro viene a reemplazar y profundizar lo publicado en el libro *“Manual de Administración y Economía Naviera”* de 1996, cuya edición se halla agotada.

El Capítulo 1 trata sobre la organización de las empresas navieras, tipos, funciones, organización, el control, etcétera.

El Capítulo 2, que trata sobre la problemática de la marina mercante argentina, es un ejemplo de los cambios antes señalados, lo cual habrá que tener en cuenta a la hora de elaborar políticas de desarrollo para el sector de los servicios de transporte acuático. En él se hace una reseña de la historia de nuestra marina mercante, las consecuencias de su ocaso, los cambios de paradigmas del siglo XXI y la situación actual de las marinas mercantes en el mundo.

En el Capítulo 3 se analiza la evolución del mercado naviero de carga general en el mundo, en el Atlántico Sur, en el Mercosur y en Argentina, y su proyección futura, todo ello con la finalidad de encontrar el espacio para un futuro desarrollo de una flota mercante que participe en el multimillonario negocio del flete marítimo.

En el Capítulo 4 se analiza la política naviera nacional e internacional a través de los acuerdos bilaterales, regionales y multilaterales suscriptos por nuestro país. El Capítulo 5 por su parte trata sobre el comercio marítimo y fluvial, sus instrumentos y documentos.

El Capítulo 6 trata de un tema específico como lo es la tasación para la compra/venta de buques, los problemas que generan la tasación y los procedimientos y metodología a modo de guía.

El Capítulo 7 trata sobre el negocio naviero, los tipos de tráficos, los contratos de transporte y los contratos de fletamento de buques, en cuanto en el Capítulo 8 se incursiona en los costos navieros, la determinación del costo diario, los costos de viaje, el costo de un viaje determinado, estimación y resultado de un viaje para distintos tipos de tráficos.

El Capítulo 9 está referido a los seguros marítimos y el P&I, los siniestros, la liquidación de averías y franquicias, "*Garantías de Institutos*", documentos, riesgos, las Sociedades de Clasificación y la PNA.

El Capítulo 10 trata sobre el planeamiento de la inversión naviera, el proceso de toma de decisiones y el análisis de la inversión, para luego en el Capítulo 11 entrar de lleno a la problemática del Proyecto de Inversión, el estudio de mercado, la ingeniería del proyecto, el tamaño y localización, la vida útil y la vida económica del bien, las inversiones, el presupuesto de ingresos y egresos, el flujo neto de fondos, el financiamiento y la evaluación económica. El Capítulo 12 trata sobre el "*factor tiempo del dinero*", interés, tasas, descuento imposición, amortización y el Capítulo 13 sobre la pesca en la República Argentina, el recurso, la administración, la industria, las artes de pesca y los distintos tipos de buques pesqueros, para finalizar con un "*Estudio de Rentabilidad Pesquera*".

**José Osvaldo Mazondo**

# Sumario Analítico

## **CAPÍTULO 1**

### ***La Estructura de una Empresa Naviera***

1. INTRODUCCIÓN . . . . .	15
1.1. UNA ORGANIZACIÓN TIPO DE EMPRESA ARMADORA . . . . .	15
2. Organización del Buque . . . . .	17
2.1. TITULACIÓN Y HABILITACIÓN DEL PERSONAL EMBARCADO. . . . .	17
2.1.1. Titulación profesional. . . . .	17
2.1.2. Certificados de Capacidad Náutica . . . . .	18
3. Reseña histórica del Régimen Laboral de Abordo . . . . .	19
4. Convenios Internacionales Relacionados con el Trabajo a Bordo . . . . .	20
5. Régimen Laboral en la República Argentina . . . . .	22
5.1. EN CUANTO AL RÉGIMEN LABORAL . . . . .	22
5.2. EN CUANTO A LOS FRANCOS COMPENSATORIOS . . . . .	24
5.3. EN CUANTO A LA REMUNERACIÓN DEL PERSONAL . . . . .	25

## **CAPÍTULO 2**

### ***Las Marinas Mercantes***

1. La Marina Mercante Argentina . . . . .	29
2. El Ocaso de la Naviera Estatal ELMA . . . . .	30
3. Las Conferencias de Fletes . . . . .	31
4. El Almirante Storni y los Intereses Marítimos . . . . .	33
5. Las Marinas MERCANTES y la Globalización . . . . .	43
6. Los Registros de Buques y las “Banderas de Conveniencia”. . . . .	45
7. La Contribución de los Fletes Navieros a la Economía Nacional. . . . .	52
8. El Régimen Tributario . . . . .	54
9. El Denominado “Balance Naviero” . . . . .	55
10. La Bandera de Registro . . . . .	56

---

## **CAPÍTULO 3**

### ***El Mercado Naviero de Carga General***

1. La Evolución del Mercado Naviero en el Mundo. . . . .	59
2. El Futuro del Mercado Naviero en el Atlántico Sur. . . . .	60
3. El Mercosur y el Mercado Naviero Regional . . . . .	62
4. El Mercado Naviero Argentino . . . . .	62
4.1. MERCADO DE ULTRAMAR . . . . .	62
4.2. MERCADO DE CABOTAJE . . . . .	64
5. El Futuro del Negocio Naviero en Argentina . . . . .	67
6. La Oferta de Transporte Marítimo . . . . .	70
6.1. TIPOS DE BUQUES. . . . .	71
6.2. CARACTERÍSTICAS DE LOS BUQUES . . . . .	78
6.3. FLOTAS Y BANDERAS . . . . .	80
6.4. PRINCIPALES RUTAS . . . . .	81
6.5. TRANSPORTE DE PASAJEROS. . . . .	81

---

## **CAPÍTULO 4**

### ***Política Naviera***

1. El Tráfico Internacional. . . . .	83
1.1. EL TRANSPORTE MARÍTIMO Y LOS CONVENIOS INTERNACIONALES. . . . .	86
1.1.1. La Hidrovía Paraná-Paraguay . . . . .	86
2. Conferencia de la ONU sobre Comercio y Desarrollo . . . . .	90
3. La Organización Marítima Internacional (OMI). . . . .	90
4. El GATT y la OMC. . . . .	92
4.1. LOS PRINCIPIOS DE LA OMC . . . . .	96
4.2. LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO EN EL GATS. . . . .	97
5. Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). . . . .	98
6. Otros Organismos Internacionales . . . . .	99
7. Proteccionismo. Reserva de cargas . . . . .	100
8. Las reformas de los años noventa . . . . .	101
9. Constitución Nacional. Legislación Marítima. . . . .	108
10. Políticas en Materia de Marina Mercante Nacional . . . . .	111
10.1. ANTECEDENTES . . . . .	111
10.2. PANORAMA ACTUAL . . . . .	112



---

## CAPÍTULO 5

### *Comercio Marítimo y Fluvial*

1. Instrumentos de Pago Internacional. Carta de Crédito ( <i>Letter of Credit</i> o L/C) . . .	115
1.1. LA OPERATIVA DE LA CARTA DE CRÉDITO . . . . .	116
1.2. COBRANZA DE EXPORTACIÓN O COBRANZA DOCUMENTARIA. . . . .	117
1.3. ORDEN DE PAGO O TRANSFERENCIA . . . . .	117
2. Documentos . . . . .	118
2.1. FACTURA PROFORMA. . . . .	118
2.2. FACTURA COMERCIAL . . . . .	118
2.3. CERTIFICADO DE ORIGEN . . . . .	119
2.4. CONOCIMIENTO DE EMBARQUE . . . . .	119
2.5. MANIFIESTO DE CARGA . . . . .	120
2.6. HOJA DE RUTA . . . . .	120
2.7. MANIFIESTO INTERNACIONAL DE CARGA . . . . .	120
2.8. PLANILLA MULTINOTA A.F.I.P. . . . .	120
2.9. CARTA DE PORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA . . . . .	121
2.9.1. Guía aérea . . . . .	121
3. Términos de Compraventa Internacional (INCOTERMS) . . . . .	122
3.1. CLÁUSULAS EMPLEADAS (INCOTERMS) . . . . .	124

---

## CAPÍTULO 6

### *Tasación de Buques*

1. INTRODUCCIÓN. . . . .	147
1.1. FACTORES ENDÓGENOS DE LA TASACIÓN . . . . .	150
1.2. FACTORES EXÓGENOS DE LA TASACIÓN . . . . .	151
1.3. PROCEDIMIENTOS PARA LA TASACIÓN . . . . .	152
1.4. METODOLOGÍA PARA LA EVALUACIÓN ENDÓGENA . . . . .	153
1.4.1. Método por Comparación . . . . .	153
1.4.2. Método matemático . . . . .	154
1.4.2.1. Vn (Valor Nuevo o de Construcción). . . . .	155
1.4.2.2. Coeficiente D (Depreciación Física) . . . . .	156
1.4.2.3. Coeficiente E. Tabla de Ross–Heidecke . . . . .	157
1.4.2.4. Vr (Valor Residual) . . . . .	158
1.4.2.5. Resultado último . . . . .	158

---

## **CAPÍTULO 7**

### ***El Negocio Naviero***

1. Tipos de tráfico . . . . .	161
1.1. TRÁFICO TRAMPS . . . . .	161
1.2. TRÁFICO LINER O REGULAR. . . . .	162
2. Los contratos de fletamento y de transporte. . . . .	162
2.1. LA LOCACIÓN DE BUQUES. . . . .	163
2.2. EL FLETAMENTO A TIEMPO O TIME CHARTER. . . . .	164
2.3. EL FLETAMENTO POR VIAJE O VOYAGE CHARTER . . . . .	165
2.4. EL FLETE A TÉRMINO DE LÍNEA . . . . .	167
2.5. EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE . . . . .	167
2.6. EL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL . . . . .	169
2.6.1. El Freight Forwarder . . . . .	171
2.6.2. El Common Carrier (transportista común) . . . . .	171
2.6.3. El Operador de Transporte Multimodal (OTM). . . . .	171
2.7. CONDICIONES DE EMBARQUE O BOOKING NOTE . . . . .	174
3. Personas intervinientes en el negocio naviero. . . . .	179

---

## **CAPÍTULO 8**

### ***Los Costos Navieros***

1. INTRODUCCIÓN. . . . .	181
1.1. CLASIFICACIÓN DE LOS COSTOS . . . . .	181
1.2. EL COSTO DIARIO DEL BUQUE . . . . .	184
1.2.1. Los costos técnicos . . . . .	185
1.2.2. Costos de capital. . . . .	192
1.2.2.1. Amortización del capital invertido . . . . .	192
1.2.2.2. Interés sobre préstamo . . . . .	195
1.2.2.3. Interés sobre capital propio . . . . .	197
1.2.3. Costo Off-Hire – (O.H.) (Fuera de alquiler) . . . . .	198
1.2.4. Cálculo del costo diario . . . . .	199
1.3. COSTOS DEL VIAJE . . . . .	200
2. Costo del Buque para un Viaje Determinado . . . . .	201
2.1. ESTIMACIÓN Y RESULTADO DE VIAJE . . . . .	201

2.1.1. Para un “Fletamento por Viaje” . . . . .	201
2.1.2. Estimación y resultado de viaje para un buque tanque . . . . .	208
2.1.3. Ejemplo estimación de viaje. . . . .	209
3. Comparación de Estimaciones y Resultado . . . . .	214
4. Resultado Anual de un “LINER” . . . . .	219

## **CAPÍTULO 9**

### **Seguro de Casco y P&I**

1. MERCADO DEL SEGURO MARÍTIMO . . . . .	223
2. SEGURO DE CASCO. . . . .	225
3. TIPOS DE PÓLIZAS . . . . .	228
4. SEGURO DE BUQUE EN CONSTRUCCIÓN. . . . .	228
5. SINIESTROS. LIQUIDACIÓN DE AVERÍAS. FRANQUICIA. . . . .	229
5.1. PÉRDIDA TOTAL . . . . .	230
5.2. AVERÍA PARTICULAR. . . . .	231
5.3. GASTOS DE SALVAMENTO. . . . .	231
5.4. SACRIFICIO POR AVERÍA GRUESA . . . . .	232
5.5. AVERÍA COMÚN (O GRUESA) . . . . .	232
5.6. COLISIÓN O ABORDAJE. . . . .	233
6. GARANTÍAS DE INSTITUTO. . . . .	234
7. DOCUMENTOS PARA LA LIQUIDACIÓN . . . . .	234
8. PROTECCIÓN E INDEMNIDAD. CLUBES DE “P.&I.”. . . . .	235
8.1. RIESGOS CUBIERTOS POR EL P&I. . . . .	236
8.2. COBERTURAS POR RIESGOS DE CONTAMINACIÓN. CONVENIOS DE RESPONSABILIDAD DE LA OMI . . . . .	237
9. SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN DE BUQUES . . . . .	238
9.1. FUNCIONES . . . . .	239
10. IACS Y SEGUROS . . . . .	241
10.1. PROCESO DE CLASIFICACIÓN . . . . .	244
10.2. AUTORIDADES . . . . .	245
10.3. LA PNA Y LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN . . . . .	246

---

## **CAPÍTULO 10**

### ***El Planeamiento de la Inversión Naviera***

1. EL PLANEAMIENTO . . . . .	249
2. La toma de decisiones . . . . .	250
2.1. INVERSIONES DE CAPITAL Y GASTOS OPERATIVOS . . . . .	250
3. Proceso de toma de decisiones. . . . .	251
4. Análisis de las inversiones de capital . . . . .	252

## **CAPÍTULO 11**

### ***El Proyecto de Inversión***

1. INTRODUCCIÓN. . . . .	255
2. ESTUDIO DE MERCADO . . . . .	256
3. LA INGENIERÍA DEL PROYECTO. . . . .	260
4. TAMAÑO Y LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO . . . . .	261
5. VIDA ÚTIL Y VIDA ECONÓMICA. . . . .	262
6. LAS INVERSIONES EN EL PROYECTO . . . . .	264
7. EL PRESUPUESTO DE INGRESOS Y GASTOS . . . . .	265
8. FLUJO NETO DE FONDOS (FNF) . . . . .	267
9. EL FINANCIAMIENTO . . . . .	268
10. LA EVALUACIÓN DEL PROYECTO DE INVERSIÓN . . . . .	269
10.1. MÉTODO DEL PERIODO DE RECUPERACIÓN (PAY-BACK METHOD) . . . . .	269
10.2. TÉCNICAS DE DESCUENTO O DE CAPITALIZACIÓN . . . . .	269
10.3. MÉTODO DEL VALOR ACTUAL NETO (VAN) . . . . .	270
10.4. MÉTODO TASA INTERNA DE RETORNO (TIR). . . . .	271
10.5. CÁLCULO DE LA TIR EN PROYECTOS MUTUAMENTE EXCLUYENTES . . . . .	273
10.6. PROBLEMAS QUE PRESENTA LA TIR. . . . .	274
10.7. MÉTODO AMPLIADO DE LA TIR. . . . .	276
10.8. MÉTODO RELACIÓN BENEFICIO/COSTO (B/C) . . . . .	277
10.9. MÉTODO DEL VALOR PRESENTE NETO (VPN) . . . . .	278
10.10. MÉTODO DEL PERIODO DE RECUPERO DEL CAPITAL (PRC) . . . . .	278
10.11. MÉTODO DEL COSTO ANUAL EQUIVALENTE . . . . .	279

---

## **CAPÍTULO 12**

### ***Factor Tiempo del Dinero***

1. EL INTERÉS Y LA TASA . . . . .	283
2. CAPITALIZACIÓN SIMPLE. . . . .	284
3. INTERÉS COMPUESTO . . . . .	285
4. CAPITALIZACIÓN PERIÓDICA . . . . .	286
5. CAPITALIZACIÓN SUBPERIÓDICA . . . . .	287
6. TASA PROPORCIONAL (TP) . . . . .	287
7. TASA EFECTIVA (TE). . . . .	288
8. TASA EQUIVALENTE. . . . .	289
9. TASA DE CORTE O DE RECUPERO O STANDARD FINANCIERO. . . . .	289
10. DESCUENTO . . . . .	289
11. IMPOSICIÓN . . . . .	290
12. AMORTIZACIÓN . . . . .	292
12.1. AMORTIZACIÓN PARA REPOSICIÓN DEL CAPITAL INVERTIDO . . . . .	293
12.2. AMORTIZACIÓN POR DEPRECIACIÓN Y OBSOLESCENCIA FÍSICA. . . . .	295
12.3. AMORTIZACIÓN DE UN CRÉDITO. . . . .	299
12.4. AMORTIZACIÓN Y POLÍTICA FISCAL . . . . .	304
12.5. AMORTIZACIÓN DE BIENES MUEBLES DEL ESTADO . . . . .	305
12.6. EJERCICIO: EVALUACIÓN DE UN PROYECTO DE INVERSIÓN . . . . .	307

---

## **CAPÍTULO 13**

### ***La Pesca en la República Argentina***

1. INTRODUCCIÓN. . . . .	329
2. EL RECURSO. . . . .	331
3. LA ADMINISTRACIÓN . . . . .	332
4. LA INDUSTRIA . . . . .	332
5. ARTES Y ÚTILES DE PESCA . . . . .	335
5.1. ARTES DE PESCA. . . . .	335
5.2. REDES DE ARRASTRE DE FONDO . . . . .	336

---

5.3. REDES DE ARRASTRE SEMIPELÁGICA O DE GRAN ABERTURA VERTICAL . . . . .	337
5.4. REDES DE ARRASTRE PELÁGICAS O DE MEDÍA AGUA . . . . .	338
5.5. APAREJO. COMPONENTES Y FUNCIONES . . . . .	339
6. Maniobra de Pesca Típica en un Arrastrero por Popa . . . . .	341
7. Buques Arrastreros con Doble Aparejo o Tangoneros . . . . .	342
8. PALANGRERO O LONG-LINE . . . . .	343
9. PALANGRES DE SUPERFICIE . . . . .	344
10. PALANGRES DE FONDO . . . . .	344
11. BUQUES POTEROS . . . . .	345
12. NORMAS DE PINTADO PARA BUQUES PESQUEROS . . . . .	347
13. EJERCICIO: ESTUDIO DE RENTABILIDAD PESQUERA . . . . .	350
13.1. BASES PARA LA DETERMINACIÓN DE LOS COSTOS . . . . .	350
13.2. CÁLCULO DE LOS COSTOS . . . . .	352
13.3. DISTRIBUCIÓN “A LA PARTE” . . . . .	353
13.4. CÁLCULO DE LOS INGRESOS . . . . .	355

## ***BIBLIOGRAFÍA***

# CAPÍTULO 1

## *La Estructura de una Empresa Naviera*

### 1. INTRODUCCIÓN

Se entiende por Armador a quien ejerce la navegación de un buque por cuenta y riesgo propios. Si bien la palabra “*Armar*” significa proveer a un buque de todos los elementos necesarios para que pueda llevar a cabo un viaje, dentro del término armador se incluye también a quienes, sin tener la propiedad del buque, ejercen el derecho de su operación o de disponer de la unidad, mediante contratos específicos.

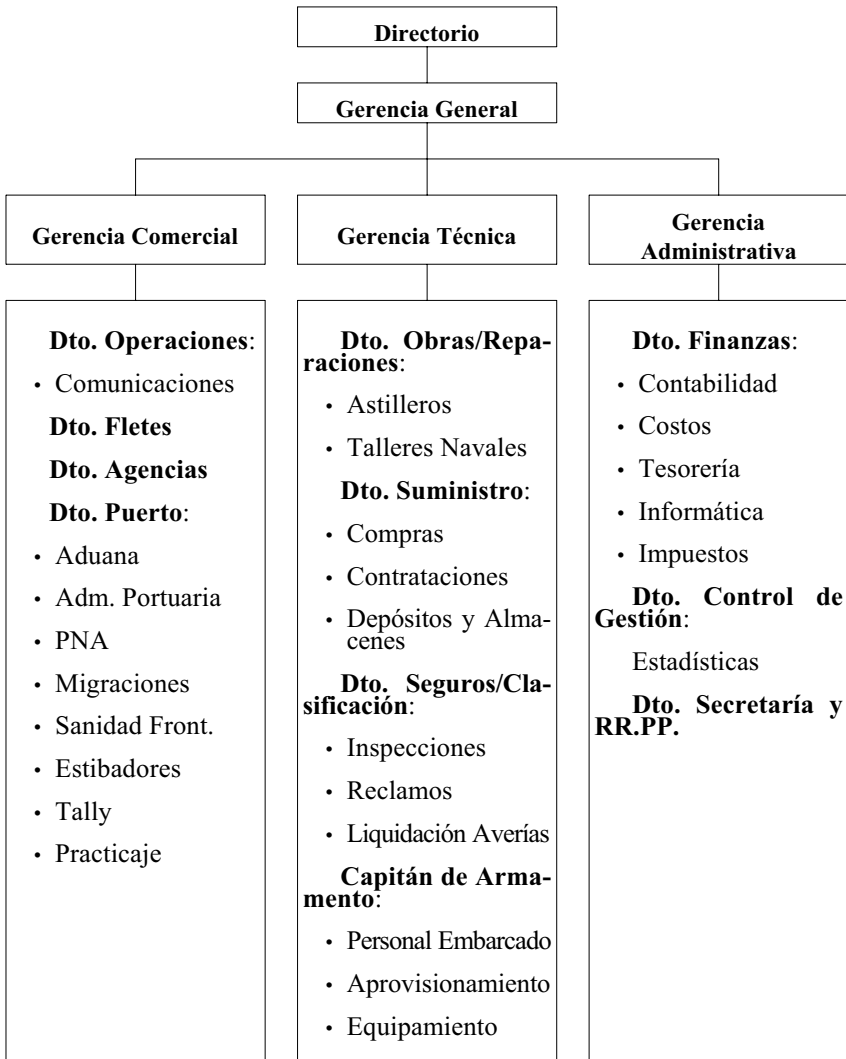
El propietario de un buque o buques puede ser quien lo utiliza, que además de armador/propietario, asume las funciones de armador–operador. Si el propietario cede su buque en locación, el locador lo opera asumiendo el carácter de armador–operador (disponent owner).

#### **1.1. Una organización tipo de empresa armadora**

La empresa armadora debe organizarse básica y técnicamente para administrar los buques; si la empresa tiene otros objetivos (como ser broker, agente, etcétera) deben administrarse separadamente. El control y administración de los buques no solo comprende su operación, sino también su adquisición y su venta; se controlan sus gastos técnicos, de administración y tripulación, y sus costos de inversión. La Dirección de la empresa estará a nivel de Directorio (Nivel Político), que toma las grandes decisiones; la parte ejecutiva estará en manos del Gerente General o Director Ejecutivo, al que siguen, en una departamentalización funcional y organización lineal, las áreas:

- ◆ Técnica
- ◆ Comercial

◆ Administrativa



En el Departamento Técnico se desenvuelven el Capitán de Armamento y el Inspector Técnico. Deberá existir allí un sector para administrar el personal embarcado. El Departamento Comercial deberá organizarse para vigilar la operativa del buque en navegación y en los distintos puertos, la gestión y gastos de las agencias marítimas, empresas de estiba y tally, y otras organizaciones y servicios del buque. En este depar-



tamento cumplirá sus funciones el Jefe de Operaciones, quien fiscalizará la operación portuaria y náutica de los buques, según la planificación del viaje comercial.

El Departamento Administrativo deberá hacerse cargo de la administración general y la contaduría de la empresa, llevará la información completa y detallada de los costos de los buques y analizará los resultados de los viajes.

La buena administración contable exige llevar un “*Plan de Cuentas*” amplio y abierto. En este aspecto deberá atenderse lo establecido por la ley en lo que respecta a la confección de los estados contables. Dentro de esos lineamientos, el plan de cuentas deberá estructurarse para que sirva plenamente a los fines de la empresa con la mayor claridad, rapidez y oportunidad.

Los rubros de las cuentas deben detallar los sistemas de costo técnico, de resultado de viaje, de control de agencias y todos los otros conceptos que hace a la administración naviera, en especial la contabilidad de costos.

A nivel de Gerencia General o Directorio puede hallarse la Asesoría Letrada (interna o externa), configurando una organización lineal asesorada. Los capitanes de los buques dependen del Gerente General.

Las Funciones Operativas las cumplen principalmente los departamentos o gerencias Técnica y Comercial y las Funciones Administrativas y logísticas el departamento o gerencia Administrativa.

## **2. ORGANIZACIÓN DEL BUQUE**

### **2.1. Titulación y habilitación del personal embarcado**

Para tripular un buque de bandera argentina, el personal debe estar habilitado y registrado en la Prefectura Naval Argentina. Ese registro se lleva conforme a las normas de la Ley de Navegación y el “*Reginave*”, según los títulos y certificados establecidos en el Reglamento de Formación y Capacitación del Personal Embarcado de la Marina Mercante (REFOCAPEMM), aprobado por el Decreto N° 572/94.

#### **2.1.1. Titulación profesional**

Los Títulos certifican la capacidad profesional para ejercer determinadas tareas de conducción y operación a bordo; comprenden las siguientes denominaciones:

- ◆ Capitán de Ultramar; Piloto de Ultramar de Primera; Piloto de Ultramar; Maquinista Naval Superior; Maquinista Naval de Primera; Maquinista Naval; Operador General de Radiocomunicaciones; Operador Radiotelegrafista de Primera Clase; Operador Radiotelegrafista de Segunda Clase; Operador Radiotelegrafista Especial; Radioelectrónico de Primera Clase; Radioelectrónico de Segunda Clase; Capitán Fluvial; Oficial Fluvial de Primera; Oficial Fluvial; Capitán de Pesca; Piloto de Pesca de Primera; Piloto de Pesca; Patrón de Pesca Costera; Patrón de Pesca Menor; Conductor Superior de Máquinas Navales; Conductor de Máquinas Navales de Primera; Conductor de Máquinas Navales; Motorista Naval; Electricista Naval; Mecánico de Máquinas Navales; Práctico; Baqueano.

### 2.1.2. Certificados de Capacidad Náutica

Loa certificados de capacidad náuticas son los siguientes:

- ◆ Marinero; Auxiliar de Máquinas Navales; Auxiliar de Factoría; La organización básica de un buque de ultramar de bandera argentina está encabezada por el capitán, del cual dependen el Jefe de Máquinas y el Primer Oficial de Cubierta. La organización se completa con el Jefe de Radiocomunicaciones y los Jefes de Servicio Médico y de Servicios Administrativos; (Comisario), si los hubiera.

De acuerdo a lo establecido en la Ley de Navegación N° 20.094, en su artículo 140, las categorías básicas del personal de la navegación, por orden de jerarquía, son las siguientes:

- 1) Capitán.
- 2) Oficiales.
- 3) Habilitados con Título no Superior (Patrones, Conductores, etcétera).
- 4) Maestranza (Contramaestre, Bombero, etcétera).
- 5) Marinería.

En cuanto a la dotación de tripulantes a bordo de los buques de la marina mercante argentina, es de considerar dos tipos de dotaciones:

- ◆ **Dotación de explotación:** Que será determinada por el armador.
- ◆ **Dotación de seguridad:** Que es la dotación mínima de seguridad estipulada por la Prefectura Naval Argentina.

### 3. RESEÑA HISTÓRICA DEL RÉGIMEN LABORAL DE ABORDO<sup>1</sup>

Contados son los sectores donde los trabajadores experimentan tantos peligros y dificultades como los que han caracterizado a la navegación desde tiempos inmemoriales. La práctica de drogar y secuestrar gente para obligarla a prestar servicios de marineros y el retorno involuntario de los desertores a los buques son viejas formas de trabajo forzoso que todavía hoy se siguen utilizando en algunas regiones del mundo. Si a ello se suman los castigos corporales; la falta de provisiones y atención médica; las condiciones de vida insalubres a bordo; la prohibición de bajar a tierra impuesta por el capitán o las autoridades portuarias; el pago de salarios mínimos, si es que se paga algún salario; la coerción; la estafa, y el abandono en puertos extranjeros, el trasfondo de la profesión marina resulta bastante siniestro. Por ese motivo, desde principios del siglo XIX numerosas organizaciones caritativas y religiosas se han ocupado de socorrer a la gente de mar.

Los nobles propósitos y la importante labor de estas instituciones, particularmente en lo que se refiere a la dignidad y el bienestar de la gente de mar, son dignos de encomio. Ahora bien, la protección de los derechos de la gente de mar sigue siendo una cuestión de derecho y no de caridad. A finales del siglo XX, las condiciones de trabajo de esta gente son muchísimas mejores que cuando la Organización Internacional del Trabajo inició su labor normativa en 1919. Valga decir que parte de estos avances obedecen a los grandes cambios tecnológicos que se han operado en el sector marítimo, pero no todos ellos han contribuido forzosamente a mejorar la calidad de vida de la gente de mar. La tecnología de los buques modernos ha empañado las nítidas distinciones tradicionales entre el trabajo con las máquinas y el trabajo en cubierta, reduciendo la dotación y generando la necesidad de contar con personal polivalente. Esta rama de actividad, que otrora hacía un uso intensivo de mano de obra, pasó a ser un uso cada vez más intensivo de capital. Las modernas técnicas de estiba, por ejemplo, han reducido considerablemente el tiempo de maniobra de muchos buques en el puerto, por lo que los marineros pasan menos tiempo en tierra y más tiempo en el mar.

En lo que se refiere a las normas del trabajo, la mejora de las condiciones de trabajo de la gente de mar ha de considerarse en términos de la estructura tripartita de la Organi-  
*1 Publicada por la OIT (Organización Internacional del Trabajo).*

zación Internacional del Trabajo. Los trabajadores (gente de mar), los empleadores (armadores) y los gobiernos participan en la elaboración y la adopción de normas sobre el trabajo marítimo, junto con la Comisión Marítima Paritaria, de carácter permanente, que asesora al Consejo de Administración de la Organización Internacional del Trabajo en cuestiones marítimas. Un aspecto significativo y determinante para entender las normas sobre el trabajo marítimo es la ética y la peculiaridad de este sector en el ámbito de la propia Organización Internacional del Trabajo.

Desde un principio (1920), la Organización Internacional del Trabajo ha tratado por separado las cuestiones exclusivamente marítimas. De ahí que gran parte de esta labor la lleven a cabo los propios armadores y la gente de mar, es decir, quienes tienen una experiencia directa del trabajo en el mar y, a menudo, comparten las mismas preocupaciones en cuanto a cuestiones indispensables como la seguridad de la vida en el mar y la protección del entorno marino. Habida cuenta del costo de un solo accidente marítimo en términos humanos, económicos y ambientales, el interés común suele prevalecer.

Subsisten graves problemas por lo que atañe al enrolamiento de la gente de mar, sobre todo de los países en desarrollo, donde quienes se proponen escapar de las peores formas de la pobreza a menudo caen en manos de reclutadores sin escrúpulos. Se hacen al mar entendiendo poco y nada los términos y las condiciones de su servicio ni los derechos, y la protección que les ampara en virtud de la legislación nacional y el derecho internacional en la materia.

Numerosos convenios y recomendaciones de la Organización Internacional del Trabajo, algunos de los cuales se remontan a la década de 1920, protegen los derechos humanos de la gente de mar en el lugar de trabajo. Unos se aplican a los trabajadores de todos los sectores pues versan sobre derechos fundamentales (prohibición del trabajo forzoso, libertad sindical y protección de los derechos de sindicación y de negociación colectiva); otros se aplican exclusivamente al sector marítimo y se reseñan a continuación.

#### **4. CONVENIOS INTERNACIONALES RELACIONADOS CON EL TRABAJO A BORDO**

Estos convenios son:

- ◆ **Convenio N° 8/20:** Sobre las Indemnizaciones de Desempleo (naufragio).
- ◆ **Convenio N° 23/26:** Sobre la repatriación de la gente de mar.
- ◆ **Convenio N° 53/36:** Sobre los Certificados de Capacitación de los Oficiales.

- ◆ **Convenio N° 55/36:** Sobre Obligaciones del Armador en caso de Enfermedad o Accidente.
- ◆ **Convenio N° 56/36:** Sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar.
- ◆ **Convenio N° 57/36:** Sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación.
- ◆ **Convenio N° 69/46:** Sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque.
- ◆ **Convenio N° 71/46:** Sobre las pensiones de la gente de mar.
- ◆ **Convenio N° 73/46:** Sobre el examen médico de la gente de mar, de 1946.
- ◆ **Convenio N° 74/46:** Sobre el certificado de marinero preferente.
- ◆ **Convenio N° 92 Y 133/49:** Sobre el alojamiento de la tripulación (revisado).
- ◆ **Convenio N° 138/73:** Sobre Edad Mínima.
- ◆ **Convenio N° 146/76:** Sobre las vacaciones anuales pagadas (gente de mar).
- ◆ **Convenio N° 147/76:** Complementa la Recomendación N° 155, sobre lo que internacionalmente debe considerarse el mínimo aceptable de normas del trabajo en los buques mercantes.
- ◆ **Convenio N° 164/87:** Sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar).
- ◆ **Convenio N° 165/87:** Sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado).
- ◆ **Convenio N° 166/87:** Sobre la repatriación de la gente de mar (revisado).
- ◆ **Convenio N° 179/96:** Sobre la contratación y la colocación de la gente de mar.
- ◆ **Convenio N° 180/96:** Sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques.
- ◆ **Convenio N° 185/2003:** Sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado).

## 5. RÉGIMEN LABORAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA

### 5.1. En cuanto al Régimen Laboral

Este tema sobre el régimen laboral argentino, es un extracto del trabajo de investigación sobre “*El Régimen Laboral de Abordo*” llevado a cabo por el doctor Fernando Basualdo Moine<sup>2</sup> y sus alumnos del “*Curso Mayor 2005/2006*” del Instituto Universitario de la Prefectura Naval Argentina.

En lo concerniente al régimen laboral del personal embarcado podemos decir que la legislación que se aplica es la siguiente: los artículos 14, 14 bis, 17, 18 y 28 de la Constitución Nacional, los artículos 8º, siguientes y concordantes de la Ley N° 25.877, de reforma y complemento de las Leyes Nros. 25.250 y 14.250, y artículos XIV, XVIII, XXI11 y XXIV de la Declaración Americana de los Derechos del Hombre, artículos 8º, 17, 23 de la Declaración Universal de Derechos Humanos y artículos 8º, 21, 25 y 27 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos y los Convenios de la Organización Internacional del Trabajo, ratificados por la República Argentina.

Hasta el año 1991 el personal embarcado que prestaba servicios en buques de matrícula nacional, mediante el contrato de ajuste, encontraba su regulación en las normas del Código de Comercio, las Leyes Nros. 17.371 y 17.823, los convenios colectivos de trabajo para cada una de las actividades del transporte marítimo, fluvial y lacustre, en forma supletoria y en cuanto esto no fuera incompatible con la actividad (según artículo 9º de la Ley de Contrato de Trabajo) las normas de la Ley N° 20.744 de trabajo y sus modificatorias, sumado a ello las normas administrativas de la Ley de la Navegación N° 20.094 y su reglamentación por el “*Reginave*”, es decir las normas que regulan la actividad para buques de pabellón nacional. Pero al amparo del Decreto N° 1.772/91 se produce la fuga, por el cese de bandera, y el personal embarcado que originariamente prestaba trabajos bajo las condiciones indicadas, comenzó a regir los contratos de trabajo colectivo ajustados bajo las normas de leyes extranjeras (Panamá, Liberia, Honduras, conocidas en el derecho marítimo al tripulante como “*Banderas de Conveniencia*”), sustrayéndose de su jurisdicción y de la ley aplicable.

Sumado a ello, lo establecido por el Decreto N° 817/91, denominado de Desregulación de la Actividad Marítima, que en su Capítulo V “*Régimen Laboral*”, establece que las disposiciones de dicho capítulo se aplicarán a todo el personal de las siguientes actividades: transporte marítimo, fluvial y lacustre, de pasajeros, cargas y pesca, otras actividades extractivas, así como a todas las actividades portuarias, conexas y afines. Transitoriamente y hasta tanto se formalicen los nuevos convenios a los que se refiere el artículo siguiente dejarán de tener efectos aquellas cláusulas convenciona-

---

<sup>2</sup> Abogado especialista en Derecho Marítimo.

---

les, actas, acuerdos, o todo acto normativo que establezcan condiciones laborales distorsivas de la productividad o que impidan o dificulten el norma ejercicio de dirección y administración empresarial, conforme lo dispuesto por los artículos 64 y 65 de la Ley de Contrato de Trabajo, tales como:

- 1) Cláusulas de ajuste automático de salarios o viáticos.
- 2) Pago de contribuciones y subsidios para fines sociales no establecidos en leyes vigentes.
- 3) Normas que impongan el mantenimiento de dotaciones mínimas.
- 4) Normas que limiten o condiciones las incorporaciones o promociones del personal a requisitos ajenos a la idoneidad, competencia o capacidad de los de trabajadores.
- 5) Regímenes de estabilidad propia.
- 6) Pago de salarios en lapso inferior a la quincena.
- 7) Normas que impongan la contratación de personal nacional.
- 8) Obligación de contratar indirectamente.
- 9) Contratación obligatoria de delegados u obligación de existencia de delegados en las dotaciones.
- 10) Contratación de personal especializado cuando ello no fuera necesario.
- 11) Apartamiento de las condiciones mínimas fijadas en Ley de Contrato de Trabajo en lo referido a remuneraciones, vacaciones, duración de la jornada de trabajo, descansos, despido y sueldo anual complementario, y en lo referido a la legislación general en materia de accidentes de trabajo.
- 12) Dar prioridad a determinada clase de trabajador.
- 13) Toda norma que atente contra la mejor eficiencia y productividad laboral.

En este estado nos encontramos en la actualidad, en la que comienzan a discutirse las condiciones laborales para los trabajadores Marítimos con el sector Empresarial. Los primeros profundamente perjudicados por la aplicación de las normas señaladas, implicando una desprotección total de los derechos adquiridos al amparo de las normas constitucionales, mediante el procedimiento establecido por la Ley N° 14.250 y

todas sus modificatorias, en especial lo establecido por la Ley N° 25.877 de ordenamiento laboral.

Lo desarrollado en esta parte del trabajo está enmarcado en la discusión actual con respecto a la aplicación del Decreto N° 1010/2004; y está basado en reclamos que vienen realizando el personal embarcado a través del “*Movimiento de Trabajadores Marítimos*” (afiliado al SOMU); quienes específicamente piden la suspensión de las Actas de Acuerdo de fecha 30/08/2004 y 12/01/2005, firmadas por Empresas Armadoras del Sector Marítimo por ante el Ministerio de Trabajo de la Nación. Al final del párrafo siguiente, se clarifica lo reclamado por este sector.

## **5.2. En cuanto a los francos compensatorios**

Con respecto a los francos compensatorios y teniendo en cuenta que la prestación de servicios en condición de personal embarcado (conforme artículo 106 y siguientes de la Ley de la Navegación N° 20.094) se presta en forma continuada e ininterrumpida de acuerdo a la condición de explotación de los buques –tornando inconcebible la paralización del buque en navegación–, incluso en días sábados por la tarde y domingos, períodos estos que se encuentran considerados para el trabajador terrestre como de descanso, el tripulante goza de un régimen especial de descanso compensatorio diferido en el tiempo.

De esta manera la Ley N° 17.371 de trabajo a bordo de buques de matrícula nacional (artículo 13), de 1967 estableció un sistema, fijando un día y medio de descanso compensatorio por cada seis jornadas de trabajo (coeficiente  $1,5 / 6 = 0,25$ )<sup>3</sup> y un día de descanso por cada feriado nacional trabajado (ejemplo: si trabaja seis días hábiles normales, le corresponde un día y medio de descanso, pero si entre los seis días trabajado hay un día que sea feriado nacional, le corresponde un día más de descanso). Pero los convenios colectivos de trabajo han modificado este régimen, estableciendo que el tripulante tiene derecho a gozar de una fracción de día franco por cada día de enrolamiento.

Asimismo, estos acuerdos convencionales han establecido mayores coeficientes de cálculo, como por ejemplo el Convenio Colectivo de Trabajo 175/75, artículo 40, establece un coeficiente de 0,40, igual aumento se contempla en el artículo 39 del Convenio Colectivo de Trabajo N° 337/75, 41 del Convenio Colectivo de Trabajo N° 410/75 (0,32), 5° del Convenio Colectivo de Trabajo N° 256/75 y 41 del Convenio Colectivo de Trabajo N° 409/75 (0,32), observando que dicho coeficiente mejoró las condiciones de la ley citada. Pero el evidente perjuicio surge cuando se observa que dadas las condiciones de prestación de servicios en la actualidad, los convenios colec-

<sup>3</sup> Se obtiene dividiendo los días de descanso (1,5 días) por la jornada de trabajo de 6 días ( $1,5/6=0,25$ ).



tivos de trabajo celebrados en los últimos dieciocho años establecieron coeficientes mayores, llegando al 0,52 y 0,80 importando una adquisición, por parte del personal embarcado, de un derecho respecto a las condiciones de trabajo.

Específicamente el Convenio Colectivo de Trabajo N° 13/88 en su artículo 40 y el Convenio Colectivo de Trabajo N° 105/90 en su artículo 44 establecen que “*Se ha de seguir aplicando el coeficiente de cero coma cincuenta y dos (0,52) de franco compensatorio por tiempo enrolado en todo tipo de navegación. Esto es 3,12 días de franco por cada jornada de seis días laborables*”.

Los efectos del Convenio Colectivo de Trabajo N° 13/88 y Convenio Colectivo de Trabajo N° 105/90 fueron suspendidos por el Decreto N° 817/92, Anexo III –en el marco del Decreto N° 1.772/91; pero que al amparo del nuevo Decreto N° 1010/2004 de derogación del mencionado sistema, el mismo cobra nuevamente vigencia atento a que no se ha dictado una nueva norma que contenga las condiciones de trabajo del mencionado personal embarcado, y las nuevas acta-acuerdo cuya base servirá para la futura negociación colectiva pretende reducir el monto del coeficiente, estableciendo una base del 0,40 y luego 0,50 como surge de las Actas de acuerdo Cuestionadas.

Por todo lo expuesto, la posible negociación colectiva en el marco de la Ley N° 14.250 y reformas N° 25.250 derogada por Ley N° 25.877, que implique establecer como base el coeficiente mencionado en desmedro de las condiciones de descanso que establecía el Convenio Colectivo de Trabajo Nros. 13/88 y 105/90 implica una clara violación de los artículos 14, 14 bis, 17 y 18 de la Constitución Nacional, afectando derechos adquiridos por el personal embarcado luego de la concertación colectiva, la que se encuentre vigente en la fecha.

### **5.3. En cuanto a la remuneración del personal**

El sistema legal de remuneración de la gente de mar surge de un conjunto integrado de normas: las disposiciones del Código de Comercio, la Ley N° 17.371, por las convenciones colectivas de trabajo (las actas–acuerdos que con frecuencia suscriben las asociaciones gremiales del personal embarcado, y los respectivos sectores empresariales a fin de “*reajustar*” o “*recomponer*” los salarios), y por las disposiciones de la ley de contrato de trabajo, en cuanto resulten compatibles con la naturaleza y modalidades de la actividad marítima y con el específico régimen jurídico a que esté sujeta (artículo 2° de la Ley de Contrato de Trabajo).