

SESIÓN DEL DÍA MIÉRCOLES 10/10/2012

21.- Llamados a licitación de obras nacionales o binacionales o por convenios nacionales e internacionales en aguas jurisdiccionales y territoriales de la República. (Mantenimiento del pabellón de origen de los buques que intervengan).

Se pasa a considerar el asunto que figuraba en séptimo término del orden del día y que pasó a ser cuarto: "Llamados a licitación de obras nacionales o binacionales o por convenios nacionales e internacionales en aguas jurisdiccionales y territoriales de la República. (Mantenimiento del pabellón de origen de los buques que intervengan)".

—Léase el proyecto.

—En discusión general.

Tiene la palabra el miembro informante, señor Diputado Pozzi.

SEÑOR POZZI.- Señor Presidente: sobre fines del año pasado en esta Cámara se votó un proyecto que posteriormente el Senado convirtió en la Ley N° 18.881, cuya finalidad era posibilitar que algún tipo de embarcación, como dragas o embarcaciones auxiliares de las dragas, contratadas por el Estado uruguayo a los efectos de realizar obras que fueran de interés nacional pudieran, en ciertas condiciones, mantener su pabellón de origen.

Otra de las condiciones establecidas era que el 90% de la tripulación de los barcos que quedaran con pabellón de otro país fuera uruguayo, tal como dispone la normativa nacional. Además, la obra debía durar quince meses, prorrogable por hasta tres meses más; dieciocho meses en total.

Verdaderamente, creíamos que la aprobación de esa ley daba facilidades -así lo dijeron todas las autoridades que vinieron a exponer en la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas el año pasado- para conseguir más rápido y más baratos ciertos elementos, como dragas y otros, que hay que contratar necesariamente fuera del país. Cuando se votó la Ley N° 18.881, siempre estuvo en el espíritu de la Comisión y en el de ambas Cámaras, la necesidad de que se cumpliera con las normas, sobre todo, con la de que la tripulación de estas embarcaciones fuera 90% uruguayo.

Creíamos que con esta ley el tema estaba solucionado, pero por el mes de enero nos encontramos con que había problemas y que algunas empresas de dragado, que representaban a los armadores, entendían que si la bandera de origen se mantenía, no había por qué subir tripulantes uruguayos a estas embarcaciones que venían a realizar las obras que Uruguay había contratado. Hubo muchas idas y venidas. Tuvimos muchas reuniones,

buscamos la manera de solucionar el problema y, finalmente, se hizo. Debo decir que, específicamente, con respecto a la obra que se estaba haciendo en ese momento, la ampliación del Muelle C del Puerto de Montevideo, se llegó a un acuerdo con la empresa que la contrató y subieron los tripulantes uruguayos en las condiciones que establecía la ley. Los momentos en que no se pudo cumplir con esas condiciones tuvieron más que ver con que en Uruguay no había alguna de las experticias que estas embarcaciones necesitaban para navegar y hubo que compensar por otro lado, lo que no podía hacerse en un barco con pabellón extranjero.

Lo cierto es que se firmaron tres convenios, a través de los cuales se reguló perfectamente la actividad, y que todas estas obras del Muelle C -que los señores Diputados pueden ver en el Puerto de Montevideo- se están realizando ahora con total éxito y a satisfacción de todas las partes. Vale decir que los tres convenios se firmaron con cada uno de los sindicatos que intervienen y con la Intergremial Marítima, regulando prácticamente todos los aspectos de la vida y del salario de los trabajadores a bordo.

De cualquier manera, a la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, en consulta con el Poder Ejecutivo, le quedó claro que no podía seguir vigente la Ley N° 18.881, porque hoy estamos todos los actores que participamos en su confección, pero va a quedar en el ordenamiento nacional, y en algún momento habrá contrataciones de este tipo para otras obras. Y si los que hoy somos actores directos en algún momento no estamos, la norma podría prestarse a otra interpretación y a que otras empresas de dragado, sin tener el conocimiento de lo que pasó, simplemente no embarquen tripulantes uruguayos y utilicen la franquicia que Uruguay daba para mantener su bandera de origen.

Señor Presidente: así llegamos a esta modificación, a este texto que consta de dos artículos. Por el primero se modifica la Ley N° 17.742, en la redacción dada por la Ley N° 17.556 y, en el segundo, se deroga la Ley N° 18.881.

De todas maneras, para dejar todo bien claro, en la nueva redacción del artículo único, modificativo de aquella ley, volvemos a plasmar las exigencias del ordenamiento, con la necesidad de que las obras duren quince meses con tres de prórroga; volvemos a establecer que la obra tiene que ser declarada de interés nacional y ponemos como condición que el 90% de la tripulación sea uruguaya, pertenezca o no a la oficialidad.

Se nos planteó un problema, sobre todo, cuando los trabajadores llegaron a un acuerdo con la empresa dragadora y la Prefectura nos decía: "Pero, ¿cómo podemos hacer si hay una ley que manda embarcar el 90% de tripulación uruguaya y hoy no existe en los barcos que van a ser despachados?" Esto era cierto y planteaba un problema legal.

Finalmente, se mostró a la Prefectura los convenios a los que habían llegado los trabajadores, cómo se distribuían las plazas, de qué forma se regulaba el trabajo, se pudo despachar los barcos sin problema y hoy eso está funcionando.

Entonces, para evitar este problema en el futuro, ponemos un nuevo inciso que establece que la condición referente a embarcar el 90% de tripulantes uruguayos puede ser modificada en un acuerdo entre partes y entre las organizaciones más representativas de los trabajadores de cada una de las ramas que integran la Intergremial Marítima y el armador que, en su momento, sea el encargado de hacer la obra; ambas partes deberán registrar el convenio en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

Creemos que, de esta forma, solucionamos el problema que se nos había planteado; derogamos una norma que fue hecha con todo el espíritu de defender el trabajo uruguayo, pero que se prestó a una interpretación equívoca. Pensamos que acá no puede haber equívocos y que existe experiencia a partir de lo que está sucediendo en el Puerto de Montevideo. También creemos que damos las herramientas para que la Prefectura no se vea en la necesidad de despachar una nave sin cumplir con el ordenamiento legal vigente y, además, damos la posibilidad de que se discuta, entre armadores y trabajadores, las plazas que lleva cada uno de los barcos que vengán a desarrollar tareas en diferentes obras que el país contrata.

Así salvamos el problema que se había planteado. Con esta ley, el Poder Ejecutivo de turno al que en algún momento le toque hacer obras de infraestructura, contará con una herramienta para contratar más rápidamente y por menos costo en el exterior, y los trabajadores van a tener la certeza de que se cumplirá con las normativas nacionales, sobre todo, con la referida a que el 90% de los tripulantes sean uruguayos. Y si se demuestra que las embarcaciones que vengán a Uruguay no logran encontrar personal disponible por alguna experticia técnica que no exista, mediante acuerdo entre partes, los armadores también tendrán la posibilidad de solucionar ese problema.

Nos parece que, de ser aprobado este proyecto de ley, terminaremos con un problema que se había planteado y que nos trajo bastantes dolores de cabeza a principios de este año.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar si se pasa a la discusión particular.

—Cincuenta y uno por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En discusión particular.

Léase el artículo 1°.

—En discusión.

La Mesa quiere aclarar una incongruencia que nota y la quiere hacer extensiva a los Diputados.

El artículo 1° dice: "Modifícase la Ley N° 17.742, de 19 de febrero de 2004, en la redacción dada por el artículo 154 de la Ley N° 17.556, de 18 de setiembre de 2002 [...]". La ley de 2002 no puede dar la redacción a la ley de 2004. Por lo tanto, tiene que ir exactamente al revés. Asimismo, falta una redacción, porque en la Ley N° 18.881, de 29 de diciembre de 2011, se genera una redacción en este artículo.

Entonces, para solucionar esto, la Mesa propone que se establezca: "Artículo único.- Sustitúyese el artículo 154 de la Ley N° 17.556, de 18 de setiembre de 2002, en la redacción dada por los artículos únicos de las Leyes Nos. 17.742, de 19 de febrero de 2004, y 18.881, de 29 de diciembre de 2011, por el siguiente:", y sigue la redacción.

En consecuencia, dado que se está refiriendo a la redacción de la Ley N° 18.881, esta no puede derogarse por el artículo 2°.

SEÑOR POZZI.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR POZZI.- Señor Presidente: no tengo problema en aceptar la modificación que usted con toda su experticia de abogado nos está proponiendo. No entendí la última parte con referencia a la Ley N° 18.881.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Lo que trata de hacer la Mesa es advertir desde el punto de vista técnico qué ve en esta redacción.

El artículo 1°, que luego será el único, pasaría a ser artículo 154. Porque si dice: "Sustitúyese el artículo 154 por el siguiente:", luego hay que titular "Artículo 154", y a posteriori vendrá la redacción. Pero el artículo 154 que se sustituye pertenece a la Ley N° 17.556, de 18 de setiembre de 2002. La redacción le está dada por los artículos únicos de la Leyes Nos. 17.742 y 18.881. Ahí se determina: "Artículo 154" y se transcribe. Entonces, no es necesario derogar la Ley N° 18.881 porque está siendo citada arriba. De lo contrario, estamos hablando de la redacción dada por la Ley N° 18.881 e, inmediatamente, la derogamos, con lo cual creamos un serio problema de interpretación.

SEÑOR POZZI.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR POZZI.- Señor Presidente: solicito que la Mesa lo lea nuevamente.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Quedaría así: "Artículo único" -en lugar de ar-

título 1º- "Sustitúyese el artículo 154 de la Ley N° 17.556, de 18 de setiembre de 2002, en la redacción dada por los artículos únicos de las Leyes Nos. 17.742, de 19 de febrero de 2004, y 18.881, de 29 de diciembre de 2011, por el siguiente:"[..] Luego dice: "Artículo 154", y se transcribe.

Entonces, si no se hace uso de la palabra, se va a votar -con las aclaraciones que se acaban de hacer y la redacción que se acaba de dar- el artículo 1º, que pasa a ser único del proyecto de ley a consideración.

—Cincuenta y nueve por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Léase el artículo 2º.

—En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

—Cero en sesenta y dos: NEGATIVA.

Por lo tanto, el artículo 1º, pasa a ser artículo único.

Queda aprobado el proyecto de ley y se comunicará al Senado.

SEÑOR POZZI.- ¡Que se comunique de inmediato!

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Se va a votar.

—Sesenta en sesenta y dos: AFIRMATIVA.

—Los asistentes a la barra no pueden hacer manifestaciones de apoyo o rechazo, de manera que pedimos la colaboración de los amables visitantes que allí se encuentran.