En la ciudad de Trelew, a los 12 días de mayo del año dos mil veinticinco, se reúne la Sala “B” de la Cámara de Apelaciones de la Circunscripción Judicial III con asiento en la ciudad de Trelew, con la presidencia del Dr. Sergio Rubén Lucero y la presencia de los Sres. Jueces del Tribunal Dres. Guillermo Nicolás Walter y Aldo Luis De Cunto, para celebrar Acuerdo y dictar sentencia definitiva en los autos caratulados: **“A., H. J. c/ B., A. E. y Otros s/ Cobro de Haberes e Indemnizacion de Ley” (Expte. Nro. 94 - Año 2025 CAT)** venidos en apelación. Los Sres. Magistrados resolvieron plantear las siguientes cuestiones: PRIMERA: ¿Se ajusta a derecho la sentencia apelada? SEGUNDA: ¿Qué pronunciamiento corresponde dictar? y expedirse en orden al sorteo practicado con fecha 21/04/2025.

A LA PRIMERA CUESTIÓN, el Dr. Guillermo N. Walter dijo:

I. SÍNTESIS DE LAS CUESTIONES A RESOLVER.

1. Antecedentes del caso.

1.1.- La Sentencia Definitiva recurrida.

Con fecha 30/12/2024, el Juzgado de primera instancia dictó la sentencia definitiva 339/2024 (fs. 88/91 vta.), por medio de la cual —en lo pertinente— rechazó la demanda interpuesta por el Sr. H. J. A. en contra del Sr. J. C. O. y la Sra. A. E. B. e impuso las costas a cargo de la actora vencida.

Dicha resolución fue apelada por la parte actora mediante el ID 1786113 (03/02/2025), recurso concedido el 04/02/2025, fundado a través del ID 1790935 (06/02/2025), cuyo traslado conferido el 10/02/2025, fue contestado por la parte demandada mediante el ID 1797394 (11/02/2025).

1.2. El recurso de apelación de la actora.

En su expresión de agravios, la parte actora incluyó cinco apartados:

1.2.1 En su primer agravio, el recurrente manifiesta que la magistrada de grado no efectuó un análisis armónico del ordenamiento jurídico en su conjunto, en particular al no considerar el principio de primacía de la realidad.

Sostiene que no se valoró adecuadamente que el actor, si bien fue registrado formalmente como sereno, en realidad desempeñó funciones propias de un armador de buque.

Aduce que el actor desarrolló actividades logísticas, de abastecimiento, control de tripulación y documentación, entre otras, propias del rol de armador, sin percibir la remuneración correspondiente. Agrega que dicha situación implicó una simulación contractual y una falta de registración real del vínculo laboral, en violación de la Ley de Contrato de Trabajo Nº 20.744 y de las normas internacionales de la OIT.

Refiere a la emisión de una credencial N° 1801 expedida por la Unidad Ejecutora Provincial Portuaria que lo identifica con la función de armador, documentación que fue

peritada por la licenciada P. R. y que, según alega, demuestra el carácter real de sus funciones. Asimismo, también alude a una situación de hecho, en la que en tenor de la función desempeñada como armador del buque B., la autoridad marítima Prefectura Naval Argentina con asiento en Puerto Rawson citó a declarar al Sr. A.

1.2.2 En su segundo agravio titulado “Armador”, sostiene que el Sr. J. C. O., propietario de los buques involucrados, habría realizado un contrato consensual con el actor para que este desempeñara las funciones de armador, lo cual se materializó a través de la asignación de tareas inherentes a ese rol. Manifiesta que debió aplicarse el principio de primacía de la realidad, ya que las tareas desempeñadas corresponden a funciones y actividades que desempeña un armador de buque.

1.2.3 En su tercer agravio, denominado “Posesión ilegítima”, critica que se haya cuestionado la legitimidad de la documentación aportada por el actor, alegando que dicha postura reproduce prácticas desleales por parte de empleadores que, actuando de mala fe, pretenden desacreditar a trabajadores humildes. Indica que toda la documentación obrante en autos —incluida la credencial nº X. emitida por la autoridad portuaria— fue tenida en posesión por A. en razón del ejercicio real y efectivo de sus funciones como armador. Alega además que, al no contar la empresa con una oficina administrativa en Rawson, el actor debía conservar en su poder dichos documentos.

Sostiene que esta documentación fue rubricada por inspectores de pesca y validada por organismos nacionales y provinciales, sin que existiera objeción administrativa alguna ni solicitud de restitución por parte del empleador, lo cual —a su entender— desvirtúa cualquier alegación sobre posesión ilegítima.

1.2.4 En su cuarto agravio, se queja respecto que el tribunal haya sostenido que el actor no cumplía con los requisitos legales para ser considerado armador. Manifiesta que el R. establece que el armador puede ser quien sea inscripto o la persona que designe el propietario del buque. Reitera que el Sr. O. designó al actor para ese cargo, lo cual fue reconocido tanto por testigos como por autoridades pesqueras, y plasmado en instrumentos oficiales.

Afirma que la omisión del empleador de formalizar dicha designación no puede ir en desmedro del trabajador, máxime cuando todas las funciones atribuidas al actor se condicen con las responsabilidades propias de un armador. Seguidamente, refiere a las funciones de un sereno conforme el CCT y las del armador del buque.

1.2.5 El recurrente, en su último agravio titulado “Daño moral”, cuestiona el criterio de la sentencia de grado que rechazó dicha pretensión, argumentando que el rechazo se basó exclusivamente en la falta de prueba del supuesto maltrato

alegado, y en que el reclamo se encontraba estrechamente vinculado al desconocimiento por parte del empleador de la categoría laboral de armador, ya desestimada por la sentenciante.

Expone que, en autos, obra incorporado un informe psicológico expedido por la Lic. S. V., del cual surgiría con claridad el grado de angustia y afectación sufrida por el actor, H. J. A.

Relata que dicha afectación encuentra fundamento en su concepción personal, cultural y de valores adquiridos, destacando que, como persona oriunda del interior —de la localidad de Gan Gan—, la palabra tenía para él el valor de una firma. Refiere también que el propio demandado, Sr. O., lo identificaba como “el P.”, y que la ruptura de confianza sufrida, tanto en el plano laboral como en el ámbito social y familiar, habría deteriorado su honor, su reputación y su estabilidad emocional.

Por último, plantea reserva del caso federal y realiza el petitorio de estilo.

1.3. Respuesta de la parte demandada.

La demandada, al contestar los agravios referidos, manifiesta que la sentencia apelada se encuentra ajustada a derecho, por cuanto el actor no logró acreditar en ningún momento su condición de armador del buque, ni las funciones inherentes a tal carácter. Niega que exista agravio alguno que amerite su revocación, destacando que no se ha demostrado vicio de hecho ni de derecho en la valoración efectuada por la *a quo*.

Aduce que las tareas alegadas por el actor resultan incompatibles con el convenio colectivo invocado —serenos de buques—, careciendo este último de operatividad en la actividad de marras. Rechaza además la existencia de diferencias salariales, en tanto las funciones específicas de un armador, tales como la inscripción en Prefectura Naval, la tenencia del carnet habilitante, o la ejecución de actos propios del rol, nunca fueron probadas. La demandada niega la existencia de contrato consensual alguno y cuestiona el intento del actor de fundar su reclamo en una supuesta primacía de la realidad que no se condice con los hechos debidamente acreditados en autos. Asimismo, objeta la validez de la documentación ofrecida por el actor, alegando que fue obtenida de forma ilegítima y sin autorización, configurando un supuesto de apropiación indebida.

Por último, niega de plano la existencia de daño moral, destacando que el actor no acreditó afectación alguna derivada de un obrar ilegítimo de su parte, ni ha demostrado vínculo causal entre su cuadro psicológico y la relación laboral, por lo que solicita el rechazo del agravio correspondiente.

II.- CONSIDERACIONES DE LA SOLUCIÓN A PROPONER.

Realizada sucintamente la relación de las cuestiones a resolver, corresponde abocarme a su tratamiento, adelantando que trataré en manera conjunta el primer, segundo, tercer y cuarto agravios en tanto guardan estrecha vinculación, ya que se refieren, en lo sustancial,

a la valoración de las tareas efectivamente desarrolladas por el actor, la aplicación del principio de primacía de la realidad, la supuesta simulación contractual al registrar al trabajador como sereno y no como armador de buque. Finalmente trataré la cuestión inherente al daño moral reclamado.

2.1. Tareas de armador de buque.

2.1.1. El recurrente en sus agravios cuestiona el rechazo del reconocimiento de la diferencia salarial en tanto —según señala— desempeñó la función de "armador" y no la de sereno. Alega que la sentenciante incurrió en una errónea valoración de las tareas efectivamente cumplidas, y sostiene que éstas responden a las funciones propias del armador, sin que la falta de inscripción formal pueda obstar al reconocimiento de su real prestación laboral.

2.1.2. La magistrada de primera instancia rechazó la demanda principalmente por considerar que el actor no acreditó reunir los requisitos legales necesarios para ser considerado armador de un buque, conforme a las disposiciones de la Ley de Navegación (arts. 170, 171, 172 y ss., ley 20.094). Señaló que, si bien el actor mencionó la realización de algunas tareas típicamente vinculadas al armador, como pertrechar el buque o suscribir documentación relacionada, tales actividades resultan insuficientes para configurar el carácter de armador en los términos legales exigidos.

Destacó que la ley establece un procedimiento específico de inscripción en el Registro Nacional de Buques, acompañado de la transcripción del título o contrato que acredita la condición de armador, recaudo que no fue cumplido en el caso. Aun cuando en algunos documentos acompañados en autos —como partes de pesca y remitos— se consigne al actor como "armador", ello no alcanza para conferirle dicha calidad legal, en tanto la figura del armador supone la disponibilidad del buque, la designación de su personal y la asunción de responsabilidades frente a la tripulación y terceros, aspectos que tampoco se acreditaron debidamente.

En tal sentido, la magistrada concluyó que el actor no solo omitió probar el cumplimiento de los requisitos legales formales, sino también el ejercicio real y efectivo de las funciones y responsabilidades propias de un armador, motivo por el cual correspondía rechazar el reclamo por diferencias salariales (ver sentencia, fs. 90 último párr. y vta.).

2.1.3. Ahora bien, el actor recurrente alega que la magistrada de grado valoró parcialmente la prueba, en tanto no consideró debidamente el principio de primacía de la realidad, omitiendo advertir que, pese a estar registrado formalmente bajo la categoría de sereno, en los hechos desempeñó funciones propias de un armador de buque —como tareas logísticas, de abastecimiento, control de tripulación y documentación— sin percibir la remuneración correspondiente. Sostiene que dicha situación configuró una simulación

contractual, y que la prueba documental —incluida la credencial Nº X. emitida por autoridad portuaria— y testimonial da cuenta de esa realidad. Cuestiona que se haya desconocido la legitimidad de esa documentación y que se haya desestimado su reclamo con base en formalidades no cumplidas por el empleador, a quien imputa actuar de mala fe, afectando así principios rectores del derecho del trabajo, como el protectorio y el de buena fe.

Sin embargo, más allá del esfuerzo argumental del apelante para sostener su pretensión de reconocimiento como armador, lo cierto es que las manifestaciones vertidas en el memorial de agravios no alcanzan a desvirtuar los fundamentos expuestos en la sentencia de grado.

Nótese que la sentencia de primera instancia consideró que, si bien el actor refirió haber realizado ciertas tareas relacionadas con la operatividad del buque —como pertrechar la nave, suscribir remitos y ocuparse de insumos—, ello no bastaba para acreditar su carácter de armador en los términos que exige la normativa de fondo aplicable. Destacó la ausencia de inscripción en el Registro Nacional de Buques, la falta de documentación que acredite la habilitación correspondiente y que no se acreditó las funciones y responsabilidades de un armador —sin perjuicio de algunas tareas— como la disponibilidad del buque, designar el personal y la responsabilidad del armador ante la tripulación y terceros.

En efecto, la Ley de Navegación N° 20.094 regula en forma detallada la figura del armador, configurándola como una pieza central dentro de la estructura jurídica de la navegación comercial. De acuerdo con la normativa, el armador es definido como la persona que utiliza un buque del cual tiene la disponibilidad para realizar uno o más viajes o expediciones, bajo la dirección y gobierno de un capitán designado por él, ya sea de manera expresa o tácita (art. 170).

La ley establece una clara distinción entre el propietario del buque y el armador. Si bien en muchos casos ambos caracteres pueden coincidir en una misma persona, la norma contempla expresamente que pueden ser distintos. El propietario conserva la titularidad dominial sobre el buque, mientras que el armador ejerce la gestión y explotación del mismo, asumiendo el riesgo propio de su actividad (art. 170). Esta separación funcional y jurídica implica que el armador, aunque no sea dueño, actúa como el responsable inmediato de la operación del buque.

Respecto de los requisitos para el reconocimiento legal como armador, la ley impone una serie de exigencias formales. Toda persona física o jurídica que desempeñe funciones de armador de un buque de matrícula nacional debe inscribirse como tal en el Registro Nacional de Buques, en la sección correspondiente (art. 171). Esta inscripción es oponible frente a terceros y busca dar publicidad a la relación entre el armador y el buque que explota.

En caso de que el armador omita cumplir con esta inscripción, el propietario puede efectuarla en su lugar (art. 171). La inscripción debe acompañarse de la transcripción del título o contrato en virtud del cual se adquiere el carácter de armador, y debe anotarse también en el certificado de matrícula del buque (art. 172). Esta exigencia de instrumentación formal garantiza que quienes ejercen funciones de armador reúnan las condiciones de idoneidad y responsabilidad exigidas por la actividad marítima, que involucra riesgos considerables para la seguridad de las personas, los bienes y el medio ambiente.

En cuanto a las funciones específicas del armador, la ley le asigna la dirección técnica y comercial del buque, lo que implica no solo la organización de su explotación, sino también la responsabilidad de pertrecharlo, aprovisionarlo y mantenerlo en condiciones de navegabilidad (arts. 170 y 193). Asimismo, le corresponde designar y contratar al capitán y a la tripulación, supervisar sus tareas y responder frente a ellos por cuestiones laborales y de seguridad (art. 188). Esta amplitud de funciones ilustra que la figura del armador no se limita a tareas aisladas, sino que supone una verdadera gestión integral del buque.

La responsabilidad del armador es también un aspecto central en la regulación de la ley. En primer término, responde civilmente por los actos del capitán y de la tripulación realizados en el ejercicio de sus funciones (art. 193). Esta responsabilidad se extiende a los daños causados a terceros durante la navegación o en operaciones conexas, como la carga y descarga de mercaderías.

A su vez, el armador es responsable de las obligaciones que el capitán contraiga en nombre del buque o de su explotación, aun cuando no medie mandato expreso, siempre que se trate de actos propios de la navegación (art. 192). Esta previsión refuerza el principio de que la gestión náutica —y los riesgos que de ella se derivan— recaen directamente sobre el armador como figura activa de la explotación comercial del buque.

La ley también regula supuestos de limitación de la responsabilidad del armador. Bajo determinadas condiciones, puede invocar límites cuantitativos de responsabilidad frente a créditos marítimos, conforme al sistema de limitación dispuesto en la ley (arts. 411 y ss.). No obstante, pierde ese beneficio si se prueba que el daño fue causado por su culpa personal o por hechos que le son directamente imputables (art. 413).

En cuanto al régimen interno del buque, el armador debe asegurar el cumplimiento de las leyes laborales y de seguridad vigentes. Debe proveer al buque de los elementos de salvamento y navegación exigidos, respetar las disposiciones sobre condiciones laborales de la tripulación y garantizar la aptitud técnica del navío (art. 188). Cualquier omisión en estos deberes puede generar su responsabilidad tanto ante los trabajadores como frente a terceros.

Finalmente, es importante señalar que el armador puede operar en distintas modalidades, tanto como empresario independiente como en representación de terceros (propietarios o fletadores). Sin perjuicio de ello, la responsabilidad asumida como gestor del buque ante la ley se mantiene en todos los casos.

En suma, el armador, tal como lo regula la Ley de Navegación N° 20.094, es el gestor técnico y comercial del buque, investido de amplias funciones, sujeto a requisitos legales de inscripción y responsable por los actos de explotación y de la navegación. Su rol es esencial en la dinámica jurídica marítima, puesto que de su actuación depende no solo el éxito comercial del buque, sino también la seguridad jurídica de las relaciones que el buque entabla con la tripulación y con terceros.

Por eso, entiendo que el actor no advierte que su condición de armador excluye, por definición, la relación de subordinación o dependencia que intenta demostrar frente al demandado. El armador es quien explota un buque por su cuenta y riesgo, utilizándolo con fines específicos de navegación, lo cual no implica necesariamente una relación laboral. Puede ser propietario o no del buque, ya que lo determinante es su rol en la explotación o uso del mismo. Además, tras la reforma de la Ley 20.094, ya no se exige que el armador sea comerciante ni que persiga fines lucrativos, pudiendo ejercer su función con fines recreativos, científicos u otros. Así, lo relevante es que tenga disponibilidad del buque y lo utilice conforme a su destino natural. En este contexto, la conceptualización legal y doctrinaria del armador contradice la posición del actor, cuya pretensión de reconocimiento de una relación de dependencia resulta incompatible con su rol efectivamente desempeñado.

En consonancia con lo dicho se ha sostenido que “Desde el punto de vista de la actividad que desempeña, el armador es quien usa el buque en nombre propio. Es una figura dinámica porque tiene a su cargo la explotación del buque, sea ésta de naturaleza comercial, deportiva, científica, cultural recreativa, etc. Desde el punto de vista jurídico, el armador es quien tiene la tenencia del buque, sea como locatario o comodatario, sin perjuicio que pueda tener la posesión y ser al mismo tiempo propietario del buque. Es decir que, por supuesto, el propietario puede, cuando emplea él mismo su buque, ser simultáneamente propietario y armador” (conf. Diego Esteban Chami, Manual de Derecho de la Navegación – 1ª ed. –Buenos Aires: AbeledoPerrot, 2010, pág.221/222).

La registración del armador, entonces, no es un mero formalismo ni una exigencia burocrática carente de contenido; por el contrario, responde a la necesidad de exteriorizar ante terceros la existencia de una figura que asume responsabilidades jurídicas de enorme trascendencia. El armado de un buque no se agota en la provisión de insumos o en la realización de tareas materiales, sino que involucra una compleja red de relaciones laborales, comerciales, administrativas y civiles que encuentran en el armador a su

principal obligado. La inscripción en el Registro Nacional de Buques no solo brinda publicidad respecto de quién es el gestor técnico y económico del buque, sino que también asegura que esa persona o entidad asuma las consecuencias jurídicas derivadas de su accionar. No es una cuestión menor: la centralidad del armador dentro de la actividad marítima implica que, así como goza de amplias facultades para dirigir, gestionar y explotar el buque, también soporta las cargas y responsabilidades que de ella emergen. Por eso, resulta incompatible con este régimen jurídico la existencia de un armador solapado u oculto, operando por largos períodos sin la debida registración. La falta de inscripción, en casos como el presente, no solo impide reconocer al actor como armador, sino que, además, habría permitido eludir cualquier tipo de responsabilidad laboral, contractual, civil, administrativa, penal o de otra índole, en clara desnaturalización de la finalidad que persigue el sistema de publicidad registral establecido por la ley.

Por eso, la misma impone el deber de inscripción del armador y del contrato que disocie la figura del propietario de la del armador para que dicha disociación de figuras sea oponible a terceros. A su vez el R. establece que para poder desempeñarse como armador se requiere estar registrado y habilitado por la autoridad de la Prefectura Naval argentina (art. 601.0201).

Ello encuentra fundamento en el principio de especialidad que establece el artículo 1 de la Ley de Navegación, conforme al cual las normas específicas de dicha ley se aplican con preferencia sobre cualquier otra disposición general, en razón de las particularidades que presenta la actividad marítima. La navegación constituye una actividad que, por su naturaleza, complejidad y proyección nacional e internacional, requiere un tratamiento jurídico diferenciado. No se trata solo del desplazamiento de buques en aguas jurisdiccionales, sino de una actividad que involucra bienes de considerable valor económico, riesgos significativos para la vida humana, la protección del medio ambiente y la seguridad de las comunicaciones comerciales. En este marco, el régimen de inscripción del armador y del contrato que lo habilita no puede ser visto como una carga aislada, sino como parte de una arquitectura normativa destinada a dotar de certeza y seguridad jurídica a todas las relaciones que se gestan en torno a la navegación. Detrás de esta necesidad de inscripción formal subyace un evidente interés público: regular de manera estricta una actividad en la que confluyen derechos e intereses de múltiples sujetos, y cuya afectación puede tener consecuencias de vasta magnitud. Por ello, la Prefectura Naval Argentina actúa como autoridad de aplicación encargada de fiscalizar el cumplimiento de las normas pertinentes, junto a otros organismos públicos que también intervienen en la actividad marítima, asegurando que quienes operan en este ámbito reúnan las condiciones técnicas, jurídicas y administrativas exigidas para proteger adecuadamente el interés general.

En base a tales consideraciones, aun cuando el actor haya cumplido parcialmente algunas tareas que pueda usualmente realizar un armador, como la compra de pertrechos, en autos no obran elementos que permitan tener por acreditado que haya cumplido con los requisitos legales para ser considerado formalmente como tal, en los términos que exige el ordenamiento jurídico de fondo como tampoco lucen acreditadas de manera indubitable las funciones y responsabilidades del Sr. A. en su eventual carácter de armador.

Al respecto, entiendo que considerar el argumento del apelante importaría confundir las funciones auxiliares o logísticas propias del quehacer cotidiano del personal portuario, y aquellas que configuran legalmente la figura del armador conforme lo establece la ley especial.

Como fue dicho, el carácter de armador no se define exclusivamente por el cumplimiento de ciertas tareas operativas, sino por la disponibilidad jurídica del buque, la designación del capitán y demás dependientes, y el cumplimiento de los requisitos registrales y legales establecidos en la Ley de Navegación. Tales extremos, como bien advierte la jueza de origen, no fueron probados por el actor.

Cabe destacar que el apelante no ha acompañado título, contrato, acto administrativo, constancia registral ni otro elemento objetivo que permita acreditar la adquisición del carácter de armador conforme a los artículos 170 y siguientes de la Ley 20.094.

Tampoco ha logrado demostrar que hubiese asumido las funciones y responsabilidades inherentes a esa condición —tales como la designación del personal del buque o la disponibilidad jurídica de la nave—, las cuales exceden notoriamente las tareas que efectivamente se han tenido por acreditadas en la causa, que son compatibles más bien con un rol operativo subordinado.

Esta situación evidencia, además, una notoria contradicción en la postura del actor, quien se presenta a sí mismo como armador del buque, pero dirige su demanda tanto contra el propietario del B. como contra la Sra. B., a quien sindica como armadora del buque. Ello suscita serios interrogantes acerca de si un buque de las características y calado de esta embarcación requería realmente la presencia simultánea de dos armadores, o si, en verdad, era únicamente la Sra. B. quien ejercía dicha función y — consecuentemente— asumía esa responsabilidad. Todas estas circunstancias, relevantes para la adecuada identificación de la relación jurídica invocada, no han sido debidamente acreditadas.

Incluso, si bien en su expresión de agravios el actor menciona haber intervenido en “la búsqueda de tripulantes” y a lo manifestado en declaraciones testimoniales, seguidamente refiere que dicha acción requería “consensuar con el patrón del barco para la baja o suba de un marinero”, lo cual demuestra que carecía de facultades decisorias autónomas y que actuaba bajo la dirección de un tercero.

En igual sentido, los documentos aportados por el actor —tales como remitos, partes de pesca u otros instrumentos donde en algunos casos figura su nombre acompañado de la mención “armador”— no resultan suficientes para acreditar el carácter invocado, pues carecen de valor demostrativo pleno en ausencia de respaldo formal o funcional que permita vincularlos con el ejercicio efectivo de las responsabilidades jurídicas del cargo. No puede soslayarse que el artículo 173 de la Ley 20.094 establece que el armador es responsable de las obligaciones contractuales contraídas por el capitán en todo lo relativo al buque y a la expedición, así como de las indemnizaciones a favor de terceros por hechos propios o de los tripulantes, lo que evidencia el peso jurídico de dicha figura. De allí que la sola alegación de tareas, sin prueba fehaciente del ejercicio de mando y gestión integral sobre la unidad naval, no permite reconocer el carácter de armador.

2.1.4. A todo evento, en cuanto lo manifestado en el segundo agravio titulado “armador” debe señalarse que tampoco el actor apelante acreditó el supuesto acuerdo de partes consensual en cuanto refiere, en la demanda (fs. 13, último párrafo), que el Sr. O. y la Sra. B. se habrían comprometido a abonarle el doble del sueldo de sereno como contraprestación por las tareas realizadas como armador. Tal manifestación carente de sustento documental o testimonial, no permite tener por probado un contrato consensual ni una remuneración pactada en esos términos, máxime cuando no se ha producido prueba alguna que permita inferir su existencia o ejecución efectiva.

Del mismo modo, debe señalarse que la diferencia salarial que el actor pretende percibir no encuentra respaldo en ninguna categorización prevista en los convenios colectivos aplicables al personal marítimo, ya que la figura del armador no corresponde a la de un trabajador subordinado, sino que se trata de un sujeto que, en principio, actúa como empleador de la tripulación y demás dependientes. En efecto, la contraprestación que recibe un armador por su actividad suele derivar de acuerdos específicos con el propietario del buque, situándose su vínculo más próximo a relaciones contractuales de derecho civil o comercial, ajenas al régimen laboral. Consecuentemente, si el actor pretendía que se le reconozca una remuneración diferente o superior a la correspondiente a su función acreditada, debía haber demostrado en forma fehaciente la existencia de esa relación contractual, los términos económicos pactados, la forma de pago estipulada, los montos involucrados y cualquier otra circunstancia que permitiera corroborar su reclamo.

Por el contrario, del análisis de los agravios introducidos por el apelante, se advierte que su argumentación se circunscribe esencialmente a destacar la ejecución de tareas puntuales que —según su óptica— revestirían el carácter de propias del rol de armador. No obstante, nótese que nada manifestó ni acreditó respecto al cumplimiento de las funciones sustantivas y responsabilidades jurídicas que la legislación específica asigna a la figura del armador.

En ese sentido, resulta esencial remarcar que la actora no acreditó haber detentado la disponibilidad efectiva del buque ni haber asumido funciones tales como la designación del capitán y tripulación, la responsabilidad civil ante terceros, o la dirección de expediciones náuticas. Tampoco surge acreditado que hubiese suscripto contrato alguno mediante el cual se le transfiriera tal carácter, ni que se haya efectuado su correspondiente inscripción registral ante la autoridad de aplicación. La falta de estas condiciones estructurales convierte en meramente instrumentales e insuficientes las tareas alegadas, las cuales podrían haber sido desempeñadas por un agente encargado, sin que por ello se derive automáticamente la configuración de la figura de un armador.

2.1.5. No se me escapa que, en general, se dice que la Ley de Navegación ha previsto un sistema de publicidad del armamento mediante la inscripción del armador en un registro especial —conforme lo establece el artículo 172— que tiene carácter declarativo y no constitutivo, en tanto la calidad de armador no se adquiere por el solo acto de registración, sino por la efectiva explotación del buque conforme a su destino específico, tal como lo indica el artículo 170 del mismo cuerpo normativo. No obstante, ello no exime al interesado de la carga de acreditar en forma fehaciente su condición de armador a los fines de asumir los derechos y responsabilidades propios de esa figura (conf. Sumario Nº 14074, Sentencia N.º 32/2002, C. Apel. Comodoro Rivadavia, Sala A). Así, si bien la falta de inscripción no impide en términos absolutos la configuración del carácter de armador, sí exige al interesado una demostración clara, precisa y suficiente del ejercicio efectivo de las funciones correspondientes, lo cual, como ya se ha dicho, no se encuentra debidamente acreditado en el presente caso.

Cabe destacar que la responsabilidad de inscribirse como armador recae primariamente en la propia persona que ejerce tal función, conforme lo dispone el artículo 171 de la Ley de Navegación N° 20.094. Incluso, la norma prevé que, en caso de omisión del armador, el propietario del buque podrá cumplir con la inscripción en forma subsidiaria. Esta previsión legal evidencia que es el armador quien tiene la obligación principal de registrarse, en resguardo de la transparencia y seguridad de las relaciones jurídicas derivadas de la navegación.

Así las cosas, no puede confundirse la ejecución de tareas propias de un encargado logístico o colaborador operativo del propietario con las obligaciones jurídicas del armador, cuya función, por su naturaleza, requiere no solo aptitud operativa sino legitimación formal y habilitación expresa. La figura del armador no constituye una categoría convencional, sino una figura con deberes específicos frente a la administración, terceros y la propia tripulación, razón por la cual el ordenamiento jurídico exige no solo una determinada conducta en los hechos, sino también una habilitación expresa, pública y controlada por las autoridades marítimas, tal como lo disponen los artículos 171 y 172 de la Ley 20.094.

2.1.6. Asimismo, tampoco resulta atendible el intento del apelante de subsumir su reclamo bajo el principio de primacía de la realidad, al que apela de manera genérica y sin el debido sustento fáctico ni normativo. Cabe recordar que dicho principio, de raigambre constitucional e incorporado con fuerza normativa en el artículo 12 de la LCT, impone que en caso de discordancia entre lo que ocurre en la práctica y lo que surge de documentos o registros formales, debe otorgarse prevalencia a los hechos efectivamente ocurridos en el terreno de la relación laboral.

No obstante, su aplicación no es automática ni ilimitada, sino que requiere, para su procedencia, una clara y contundente acreditación de los elementos que configuran la realidad sustancial invocada, de modo tal que la apariencia formal quede desvirtuada con prueba concreta, objetiva y convincente.

En el caso que nos ocupa, el apelante se limita a describir ciertas actividades vinculadas al funcionamiento operativo del buque —como la firma de remitos, la gestión de compras o la entrega de insumos—, las cuales no resultan suficientes, ni por su contenido ni por su extensión, para acreditar la existencia de una prestación laboral correspondiente al carácter de armador, conforme la conceptualización legal detallada anteriormente. Es decir, no alcanza con enunciar tareas materiales, sino que debe probarse de manera concluyente que el trabajador asumía las funciones, responsabilidades y riesgos propios del armador en los términos previstos por la Ley de la Navegación.

2.1.7. Por último, cabe señalar que el agravio denominado “Posesión ilegítima” debe ser desestimado sin mayor tratamiento. Ello en virtud, de que si bien la parte demandada cuestionó en su oportunidad la legitimidad de la documentación en poder del actor, lo cierto es que la sentencia de grado no contiene afirmación alguna al respecto ni efectúa valoración explícita sobre ese punto, por lo que el planteo ensayado por el recurrente no se dirige contra un argumento efectivamente sostenido por la magistrada, sino que constituye una manifestación abstracta que no guarda relación con los fundamentos de la resolución recurrida.

En consecuencia, se trata de una crítica carente de sustento para conmover lo decidido. También, debe señalarse que aun cuando tal cuestionamiento se hubiese valorado en la sentencia, el mismo no tendría incidencia alguna en el sentido de lo resuelto, dado que lo verdaderamente dirimente en autos es que el actor no logró acreditar ni el ejercicio efectivo de las funciones y responsabilidades propias del armador frente a terceros — como la disponibilidad jurídica sobre el buque o la asunción de obligaciones vinculadas a la explotación—, ni tampoco acreditó la existencia o el incumplimiento de un acuerdo consensual entre partes que hubiese modificado su condición laboral o su régimen remuneratorio.

Por todo lo expuesto, y no habiendo el apelante desvirtuado con prueba idónea los fundamentos de la sentencia de grado, corresponde rechazar el primer, segundo, tercero y cuarto agravio.

2.2. Daño moral.

En función de lo expuesto en los considerandos precedentes, y habiéndose desestimado los agravios vinculados al reconocimiento del carácter de armador, no corresponde ingresar al análisis del agravio vinculado con el reclamo de daño moral, toda vez que dicho planteo se encuentra supeditado a la configuración de los presupuestos fácticos y jurídicos que han sido desestimados.

III.- SÍNTESIS DE LA SOLUCIÓN A PROPONER.

3.1. Por todo lo expresado, propongo al acuerdo que se confirme el fallo apelado en todo cuanto ha sido materia de agravios.

3.2. Además, en cuanto a las costas de esta sede, las mismas se imponen a la actora vencida (conf. arts. 57 de la ley XIV N° 1, y 69 del CPCC, conf. remisión del art. 73 de la ley XIV N° 1).

3.3. Finalmente, con relación a la regulación de los emolumentos de esta alzada, atendiendo a la regulación efectuada en la primera instancia, y a la extensión y eficacia de las tareas, así como al resultado obtenido, resulta adecuado regular los honorarios profesionales por las tareas desarrolladas ante esta sede, al Dr. G. A. C. P., letrado apoderado de la parte demandada, en el 4,76%, incluido el plus procuratorio, sobre el monto total del proceso con más el IVA pertinente (conf. arts. 5, 6, 8, 9, 13 y 46 de la Ley XIII N° 4; y Leyes N° 23.349 y N° 23.871). Sin regular honorarios a los Dres. H. L. B. y J. H. L., letrados apoderados de la parte actora, en virtud de los pacto de cuota litis obrante a fs. 08 vta. y fs. 74/75 vta.

Por los fundamentos expuestos anteriormente, a la primera cuestión voto por la AFIRMATIVA.

A LA PRIMERA CUESTIÓN, el Dr. Lucero dijo:

I.- Atento a la suficiencia y claridad de la reseña efectuada por el colega que me precede en la votación, tanto de la sentencia recurrida N° 339/2024 dictada el 30/12/2024 (fs. 88/31 vta.), como de los agravios expuestos por la actora apelante, mediante escrito ID 1790935, y la contestación efectuada por la contraria, por escrito ID 1797394, me atendré a ella a efectos de evitar repeticiones innecesarias. Asimismo, corresponde realizar las precisiones que siguen, en resguardo de una adecuada fundamentación individual, conforme lo exige el artículo 169 de la Constitución de la Provincia del Chubut y en los términos dispuestos por la Ley V N° 203.

Sin embargo, resulta útil identificar cuáles han sido los motivos de cuestionamiento al fallo apelado. La actora individualizó cinco agravios, referidos a: 1) registración laboral

bajo la categoría de sereno; 2) Armador; 3) Posesión ilegitima; 4) Requisitos de armador; y 5) Daño moral.

II.- En los límites determinados por el contenido de los agravios de la actora recurrente que han sido reseñados por el colega prevotante; y, a su vez, atendiendo a la contestación que a éstos dirigiera la parte demandada, ingresaré al examen en el mismo orden allí establecido. En consecuencia, considero adecuado tratar en conjunto los enumerados del uno al cuarto inclusive, puesto que se encuentran estrechamente relacionados entre sí. Y por último, en caso de corresponder, ingresaré al cuestionamiento referido al daño moral.

1) Primer al cuarto agravios:

Respecto al resumen de los agravios planteados y los argumentos expuestos por la magistrada de primera instancia me remito al considerando: II. 2.1.1, II. 2.1.2, expuesto por el colega prevotante.

Ingresando al análisis de tales cuestionamientos debo señalar que coincido con lo resuelto por el colega prevotante en el considerando II. 2.1. respecto el marco normativo aplicable a la figura del armador conforme a la Ley N° 20.094 de Navegación, y el análisis integral de la prueba producida.

Hay que decir como un dato principal que aparentemente no advierte el actor en su demanda que la invocación de la calidad de armador de por si excluye la relación de subordinación o dependencia que pretende que le sea reconocida con relación al demandado.

Nótese al respecto que el armador es quien utiliza el buque por su cuenta y riesgo conforme su finalidad técnico específica cual es la navegación. Es más, muchas veces la calidad de propietario y de armador de un mismo buque puede o no coincidir en una misma persona, puesto que son funciones que juegan en distintos planos. De allí que la doctrina siempre distingue entre: propietario–armador y armador–no propietario, y en todos los casos el armamento se refiere a la explotación del buque, al ejercicio de la navegación.

En tales términos, es dable aclarar entonces que el armador es no sólo quien explota comercialmente al buque, sino quien lo hace navegar por sobre todo interés económico. Esto último es lo que se precisó, quizás con mayor claridad, en el texto del art. 170 de la Ley 20094, dado que de su texto no puede menos que interpretarse que el legislador quiso innovar en cuanto a la “necesaria” calidad de comerciante en todo armador (tal como era contemplado en el código de comercio anterior a la reforma de la ley 20094, art. 875, art. 8 inc. 5to y 7mo). Esto que se dice dado que ya no es de suponer que todo armador persigue la idea de lucro con la actividad náutica, tal como lo exigía el código de comercio en su art. 1, sino que armador puede ser quien utilice el buque teniendo su disponibilidad, incluso asignando al capitán, por uno o más viajes con finalidades como por ejemplo: científica o de propio recreo o de mero goce del armador y sus amistades o familiares. De tal manera,

que parece cerrar la idea del significado de la calidad de armador debe decirse que es quien siendo propietario o no de un buque, lo explota legítimamente, utilizándolo en su finalidad específica, la navegación. Como puede verse de todas estas consideraciones, la pretensión actoral se encuentra alejada de tal conceptualización.

A mayor abundamiento, comparto la conclusión alcanzada por el primer votante respecto a que el actor no logró acreditar que haya asumido, en los términos exigidos por la Ley N° 20.094 (Ley de Navegación), las funciones propias del armador. Como allí se señala, el rol de armador —en tanto figura jurídica conf. el art. 170 y siguientes de la Ley de Navegación— requiere no sólo la realización de ciertas tareas materiales vinculadas a la operatividad del buque, sino la existencia de un conjunto de actos jurídicos, técnicos y comerciales que evidencien: a) la disponibilidad efectiva del buque; b) la responsabilidad en la contratación y designación del personal de a bordo; c) la asunción de las cargas operativas y económicas del viaje; y d) su inscripción en el Registro Nacional de Buques, de conformidad con los artículos 171 y 172 de la ley citada (tal como se desarrolló en el apartado **II. 2.1.3**.).

En tal sentido, la legislación de fondo (artículos 170 a 173 de la Ley 20.094) exige para el reconocimiento de la calidad de armador no solo una actuación material, sino la asunción efectiva de la dirección comercial y técnica de la expedición. Esto supone, entre otros aspectos, contar con disponibilidad y control del buque, incidir de forma directa en la contratación del personal embarcado, asumir los costos y riesgos de la operación y estar debidamente inscripto en el Registro Nacional de Buques, conforme lo establece el artículo 172.

Así, entonces, aun cuando el actor haya prestado colaboración en la logística del buque —por ejemplo, gestionando provisiones o interviniendo en aspectos puntuales de la zarpada—, tales conductas no alcanzan por sí solas para acreditar el ejercicio del carácter de armador. De allí que la ausencia de prueba documental relativa a la registración del actor como tal, sumada a la inexistencia de elementos que acrediten la asunción de riesgos económicos y jurídicos típicos de dicha figura, impide acoger favorablemente el agravio traído bajo estudio.

Cabe señalar en cuanto a la supuesta participación en la búsqueda de tripulantes que invoca el trabajador (ver expresión de agravios fs. 97, quinto párr.), lo cierto es que él mismo reconoce que tal función debía ser previamente consensuada con el patrón, lo que demuestra que su actuación no era autónoma, sino subordinada. Este dato tal como refiere el Dr. Walter refleja un límite claro en el ejercicio de poder de decisión, que resulta incompatible con la posición de un armador tal como lo prevé la normativa aplicable. Por otra parte, en cuanto a los documentos acompañados —remitos, partes de pesca y otros registros en los que aparece su nombre con la referencia “armador”— los mismos no

resultan suficientes. Puesto que tales elementos probatorios carecen de aptitud para acreditar que el actor haya asumido las responsabilidades operativas y contractuales propias del armador, especialmente si se considera lo dispuesto por el artículo 173, que atribuye a esta figura la responsabilidad frente a terceros por los actos del capitán y por los compromisos derivados de la expedición.

Por lo demás, reitero lo señalado por el primer votante respecto a la carga probatoria que recae sobre el actor, quien debía demostrar no sólo las tareas realizadas, sino la asunción plena de las responsabilidades jurídicas del armador. Y, en este punto, resulta relevante reiterar — en tanto el actor no lo advierte en su demanda— que la invocación de la calidad de armador excluye, por sí misma, la existencia de una relación de subordinación o dependencia, como la que pretende que le sea reconocida respecto del demandado.

En consonancia a ello, también advierto que lo manifestado por el apelante sobre un supuesto acuerdo con el Sr. O. y la Sra. B., que implicaría un compromiso de remuneración superior —el doble del salario de la categoría de sereno— por las tareas de armador, no ha sido acreditado en autos. La manifestación del actor, sin sustento documental ni testimonial, no permite considerar probado que haya existido un contrato consensual que justifique el pago de una remuneración distinta a la correspondiente a sus tareas de tripulación (tal como lo señaló en el apartado **II.2.1.4**).

Resulta pertinente señalar –tal como correctamente advierte el Dr. Walter– que la figura del armador no integra las categorías laborales previstas en los convenios colectivos aplicables al personal embarcado. No se trata de un trabajador subordinado, sino, en principio, de un sujeto que se posiciona como contraparte del trabajador marítimo.

En cuanto al principio de primacía de la realidad, invocado por la parte recurrente, corresponde señalar que su aplicación —si bien de raigambre constitucional y con fuerza normativa según el artículo 12 de la LCT— no puede operar de manera automática ni en abstracto. Para que se configure válidamente, se requiere prueba idónea que permita tener por acreditada una situación de hecho diferente a la que emerge de los documentos o registros formales. En el caso de autos, reitero que si bien el actor invocó realizar diversas tareas que exceden su categoría de “Sereno” ello no resulta suficiente para concluir que el trabajador asumía las funciones, responsabilidades y riesgos propios del armador de conformidad con la Ley de la Navegación (véase el apartado **II.2.1.6**.).

No sobreabunda reiterar a esta altura del análisis que si el actor hubiera satisfecho la carga de probar todas sus alegaciones formuladas en la demanda, ello tampoco complacería la procedencia de su pretensión de que se le reconozcan las diferencias salariales que postula surgirían del mentado acuerdo consensual (ver fs. 13 último párr. y acápite IV, fs.21). Ello así, dado el vínculo extra laboral que de manera incompatible invoca.

También, cabe señalar que si bien la inscripción del armador en el Registro Nacional de Buques tiene carácter meramente declarativo —tal como lo prevé el artículo 172 de la Ley de Navegación—, lo cierto es que, en ausencia de dicha inscripción, pesa sobre quien invoca tal carácter la carga de demostrar con claridad y suficiencia el ejercicio efectivo de las funciones inherentes a esa condición. En este punto, acompaño lo expuesto por el primer votante: la ejecución de tareas materiales o logísticas vinculadas al buque no basta por sí sola para configurar la figura del armador, la cual implica, además de una gestión operativa real, el cumplimiento de deberes formales y jurídicos específicos frente a terceros, la administración y la tripulación. Esa acreditación sustancial, reitero, no se ha producido en autos (en concordancia con el apartado **II.2.1.5**).

Finalmente, comparto también la conclusión del primer voto respecto de la improcedencia del agravio titulado "Posesión ilegítima" (**ver II.2.1.7**.). Tal como se advierte, dicho cuestionamiento no guarda relación con los argumentos expuestos en la sentencia recurrida, lo que determina su falta de relevancia a los fines de sustentar el agravio. Es que aun cuando se hubiera considerado la ilegitimidad de los documentos acompañados por el actor, lo cierto es que no incidiría en la solución de los presentes autos, que se sustenta en la ausencia de prueba suficiente respecto del rol de armador, y no en la documentación cuya legitimidad puso en duda el demandado al contestar demanda.

Por todo lo expuesto, adhiero al rechazo de los agravios relativos a este punto, en consonancia con lo resuelto en la instancia de grado. Así lo voto.

2) Daño moral.

Al respecto, coincido también con el Dr. Walter respecto al considerando II.2.2 en tanto no corresponde ingresar su análisis debido a lo resuelto en los considerandos previos. Así lo voto.

III.- Conclusión:

En resumen, propongo al acuerdo que se confirme el fallo apelado en todo lo que fuera materia de agravios, con costas de segunda instancia a cargo de la parte actora vencida en ella (Conf.: arts. 57 y 73 de la Ley XIV N° 1; y art. 282 del C.P.C.C.).

Los honorarios profesionales por las tareas cumplidas en esta segunda instancia, apreciados por su extensión, calidad y eficacia, estimo apropiado fijar los del Dr. G. A. C. P., letrado apoderado de la demandada recurrente, en la suma equiV. al 4,76%, a calcular sobre el monto del proceso, con más el I.V.A. correspondiente (Conf.: arts. 5, 6, 8, 13 y 46 de la Ley XIII Nº 4; y, Leyes 23.439 y 23.871). No correspondiendo regular honorarios a los Dres. H. L. B. y J. H. L., apoderados de la parte actora, en virtud de los pacto de cuota litis obrante a fs. 08 vta. y fs. 74/75 vta.

De tal manera, finalizo pronunciándome en la presente cuestión POR LA AFIRMATIVA.

A LA SEGUNDA CUESTIÓN, el Dr. Walter expresó

Visto el acuerdo alcanzado al tratar las cuestiones precedentes, corresponde:

1) CONFIRMAR la sentencia definitiva N° 339/2024, en todo lo que ha sido materia de agravios.

2) IMPONER las costas a la parte actora vencida.

3) REGULAR los honorarios al Dr. G. A. C. P., letrado apoderado de la parte demandada, en el 4,76% del monto que resulte del proceso. Sin regular honorarios a los Dres. H. L. B. y J. H. L., letrados apoderados de la parte actora, en virtud de los pacto de cuota litis obrante a fs. 08 vta. y fs. 74/75 vta.

4) Regístrese, notifíquese y devuélvase.

Tal mi voto.

A LA SEGUNDA CUESTIÓN, el Dr. Lucero dijo**:**

En vista del acuerdo arribado acerca de la cuestión precedente, corresponde, por tanto:

I) CONFIRMAR el fallo apelado en todo cuanto ha sido materia de agravios.

II) IMPONER las costas de esta sede a la actora perdidosa.

III) REGULAR los honorarios, por las tareas desarrolladas ante esta sede del Dr. G. A. C. P., en la suma equivalente al 4,76% a calcular sobre el monto del proceso, con más el I.V.A. correspondiente. Sin regular honorarios a letrados apoderados de la parte actora, en virtud de los pacto de cuota litis obrante a fs. 08 vta. y fs. 74/75 vta.

ASÍ LO VOTO.

Con lo que se dio por terminado el Acuerdo, dejándose constancia que la presente se dicta por dos miembros del Tribunal por haberse logrado la mayoría (art. 274 del C.P.C.C.), pasándose a dictar:

S E N T E N C I A:

Y VISTO: Por los fundamentos del Acuerdo precedente, la Sala “B” de la Cámara de Apelaciones de la ciudad de Trelew; RESUELVE:

1) CONFIRMAR la sentencia definitiva N° 339/2024, en todo lo que ha sido materia de agravios.

2) IMPONER las costas a la parte actora vencida.

3) REGULAR los honorarios al Dr. G. A. C. P., letrado apoderado de la parte demandada, en el 4,76% del monto que resulte del proceso. Sin regular honorarios a los Dres. H. L. B. y J. H. L., letrados apoderados de la parte actora, en virtud de los pacto de cuota litis obrante a fs. 08 vta. y fs. 74/75 vta.

4) Regístrese, notifíquese y devuélvase.

GUILLERMO NICOLÁS WALTER SERGIO RUBÉN LUCERO

JUEZ DE CÁMARA **PRESIDENTE**

REGISTRADA BAJO EL N°____26_____DEL AÑO 2025 – SDL – CONSTE.

PABLO DANIEL SCHONHOFF
SECRETARIO SUBROGANTE DE CÁMARA