

El agente marítimo, sus funciones y la responsabilidad en los reclamos de índole laboral

POR **MATÍAS BARONE** (*)

Sumario: I. Introducción.- II. El agente marítimo. Denominación, caracterización y funciones. Habilitación y requisitos.- III. Naturaleza jurídica del agente marítimo. Particularismo. Formas de vincularse con el armador. El contrato de mandato y la regulación del nuevo Código Civil y Comercial de la Nación en materia de representación.- IV. El alcance de la responsabilidad del agente marítimo.- V. La representación procesal.- VI. Los reclamos de índole laboral y la resolución por la jurisprudencia.- VII. Conclusiones finales.- VIII. Bibliografía.

Resumen: el agente marítimo realiza una serie de funciones vinculadas al ingreso, permanencia, aprovisionamiento y salida del buque en un puerto determinado, siendo designado tanto por el capitán, el propietario o armador del buque con quien se encuentra vinculado a través de un contrato de mandato. La normativa especial le otorga un carácter de representante legal, ostentando de este modo la legitimación activa y pasiva, judicial y extrajudicial de su mandatario en todos los reclamos a favor o en contra de este. La intervención en todas las gestiones se hace dentro de la vinculación contractual comentada, entonces los negocios que se conciertan lo son en representación o en nombre de su mandatario, por lo que no se encuentra alcanzado por la responsabilidad que emana de posibles incumplimientos o devengamiento de acreencias, a excepción de aquellos incumplimientos contractuales en los que incurra. En principio, la acción judicial en materia de litigios laborales dirigida directamente contra el agente marítimo no alcanza su patrimonio, salvo el caso de fraude laboral o de no haber podido acreditar su condición de representante del capitán, propietario o armador del buque, en su presentación judicial.

Palabras claves: agente marítimo - mandato - representación - responsabilidad

The maritime agent, his functions and the responsibility in the claims of labor nature

(*) Prof. Adjunto Ordinario Derecho de la Navegación, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad Nacional de La Plata (UNLP). Prof. Titular Asociado de Derecho de la Navegación (Marítima y Aeronáutica), Facultad de Derecho, Universidad Católica de La Plata (UCALP).

Abstract: *the maritime agent performs a series of functions related to the entry, stay, supply and departure of the vessel in a specific port being designated by the captain, owner or shipowner with whom it is linked through a mandate contract. The special regulations grant him the status of legal representative, thus showing the active and passive, judicial and extrajudicial legitimization of his agent in all claims for or against him. The intervention in all the steps are made within the contractual relationship, then the businesses that are arranged are in representation or on behalf of their agents, so it is not reached by the responsibility that emanates from possible breaches or accrual of debts. These, except for those breaches of contract in which it incurs. In principle, the legal action in labor litigation directly directed against the maritime agent does not reach its patrimony, except in the case of labor fraud or not having been able to prove his condition as representative of the captain, owner or shipowner, in his judicial presentation.*

Keywords: *shipping agent - mandate - representation - responsibility*

I. Introducción

La figura del agente marítimo como sujeto del derecho de la Navegación surge con el avance de la actividad navegatoria. Esto se traduce en el desarrollo de nuevas tecnologías empleadas para la construcción y maniobra de las embarcaciones, como ser la aparición del motor (originariamente a vapor) y la utilización de combustible en reemplazo de la antigua navegación a vela y, especialmente, en el cambio de las consideraciones sobre el negocio naviero, donde ya no confluyen en una sola persona las figuras del propietario o armador del buque o el capitán, característica propia de la navegación que se desarrollaba hasta el siglo XIX, tornando así necesaria la participación de esta figura en aquellas tareas o diligencias relativas al ingreso, la permanencia, el aprovisionamiento o la salida del buque en un respectivo puerto justamente donde el armador del buque no tenga su domicilio habitual o plaza comercial.

Sin embargo, las funciones del agente marítimo -huérfanas de tratamiento normativo en el ya derogado Código de Comercio (CCom. (1))—, encontraron su regulación en la Ley de la Navegación 20.094/73 (en adelante LN) como consecuencia de las diversas construcciones pretorianas ante la diversidad de conflictos generados y de los usos y costumbres emergentes de la navegación mundial,

(1) El Código de Comercio Argentino fue sancionado mediante las leyes nacionales 15 y 2637, comenzando a regir en el ámbito nacional en el año 1862, con la incorporación de la Provincia de Buenos Aires a la Confederación Argentina. Posteriormente fue derogado por la ley 26.994 (B.O. del 8/10/2014, vigente a partir del 1/08/2015, conforme ley 27.077, B.O. del 19/12/2014) que sanciona el nuevo Código Civil y Comercial.

con algunas excepciones, generando así diversas consideraciones respecto de la responsabilidad de esta figura tan particular que ha presentado soluciones jurídicas diversas al denominado derecho común —siempre justificadas acaso por la existencia del **Particularismo** del Derecho de la Navegación (2)—. Por esa razón, el presente trabajo pretende, tomando como objeto una situación práctica como es un reclamo de linaje laboral, caracterizar y describir cada una de las funciones que mayormente cumple un agente marítimo, precisando su concepto y determinando el alcance de su responsabilidad, además de señalar algunas consideraciones respecto de aquellos reclamos en los cuales el agente marítimo realiza contrataciones en nombre de su mandante (el capitán, el propietario o el armador domiciliados en otra plaza comercial), atento a la práctica usual que se observa en las etapas tanto judiciales como extrajudiciales (intimaciones, mediaciones, etc.) de efectuar reclamos a varias personas físicas o jurídicas, quizás en el marco del instituto de la solidaridad que establece la Ley de Contrato de Trabajo (LCT) (como puede observarse en los artículos 29, 30 y 31 del mencionado cuerpo legal) o del fraude laboral (artículo 14 de la LCT), con la finalidad de ampliar sujetos pasivos en dichos reclamos cuando —como veremos— no siempre será esa la utilización adecuada de la norma delimitada justamente por los alcances de la responsabilidad inherentes a la designación y cumplimiento de las funciones del agente marítimo.

II. El agente marítimo. Denominación, caracterización y funciones. Habilitación y requisitos

El análisis de esta figura impone, primeramente, el tratamiento de la cuestión referente a su denominación, teniendo presente que si bien se lo ha identificado con el nombre de “*agente marítimo*” sus funciones no se cumplen en un espacio acuático sino únicamente en tierra y el mismo se encuentra inserto dentro del denominado *personal terrestre de la navegación*, resultando aquel personal “(...) dedicado a ejercer profesión, oficio u ocupación en jurisdicción portuaria o en conexión con la actividad marítima, fluvial, lacustre o portuaria” (artículo 111, LN).

La expresión “*agente marítimo*” obedece a la utilización tradicional que se hacía del término para describir a dicha figura atento a que se pretendía indicar que

(2) “Al predicar la autonomía de un sector se quiere significar que el legislador, el funcionario, el particular o el juez deben recurrir a los principios que informan el sistema porque son más razonables, se estima que son más justos que los del derecho común para resolver los problemas planteados en el terreno legislativo, administrativo, convencional o judicial (...). La unidad del sistema autónomo es también relativa porque en la solución de cada caso y de cada institución gravita la totalidad del orden jurídico, integrándose las instituciones y las normas del derecho autónomo con otras instituciones y normas constitucionales, civiles o procesales” (Ray, 1959, p. 80).

sus labores estaban vinculadas a los quehaceres de la actividad navegatoria de un buque, señalando que muchas veces se refería exclusivamente a la navegación desarrollada en el mar (marítimo) excluyendo otras como la fluvial (ríos) o lacustre (lagos y lagunas). En cuanto al término agente marítimo, Osvaldo Blas Simone refiere que “el nombre de agente marítimo, aunque generalizado, no es feliz ya que induce a pensar que sus tareas no se realizan en tierra” (Simone, 1984, p. 820). Por su parte, José Domingo Ray reseñaba que “(...) no obstante, todos continúan usando la terminología que impone la tradición, y que con el calificativo de marítimo además se perfila su especialidad” (1993, p. 119).

En el derecho nacional, y más precisamente en la norma originaria, esto es, el Título III del CCom. derogado, nominado “De los derechos y obligaciones que resultan de la navegación”, la terminología utilizada para definir a esta figura era la de “*consignatario del buque*”, sin que ello implique un tratamiento pormenorizado de dicha figura, sino que simplemente su función aparecía descripta en algunos de sus artículos.

También pueden observarse otras denominaciones para identificar al agente marítimo, como por ejemplo, “*agente de buques*”, “*agente consignatario de buques*” o simplemente “*consignatario de buques*” como enfáticamente lo expusiera Carlos Rueda al precisar que “(...) ‘el consignatario del buque’ -como así se le llamaba y debería seguir llamándose- tenía una función simple: recibir la carga, repartirla, aconsejar al capitán y buscar fletes. Hoy, ese mismo agente o consignatario tiene funciones más complejas” (Rueda, 1944, p. 24). Claramente, la descripción de tareas efectuada por el agente marítimo en la clásica obra de Rueda obedecía a cuestiones propias de su tiempo, pero ya se proyectaba la realización de otro tipo de funciones que, como veremos, no se reducen a la carga o mercadería a transportar.

Diez Mieres indicaba al respecto:

se emplea, también la palabra agente, en el tráfico marítimo, para designar indistintamente a todo mandatario que actúa por el armador, en diversa calidad según los casos; ya representando al armador de una manera permanente y general con relación a todos los barcos de su flota que hacen el mismo recorrido, como el llamado agente de línea o agente marítimo general, ya con relación a un sólo buque o a un sólo viaje, para cuyo caso se reserva preferentemente la expresión consignatario del buque o agente marítimo propiamente dicho. También se da ese nombre genérico, aunque con menos exactitud, a distintos corresponsales sedentarios del armador a colaboradores en tierra del capitán y, en suma, a los locadores de obra o de servicios prestados al buque o a la expedición en sus escalas (1954, p. 171).

En el ámbito internacional, el Codice della Navigazione de 1942 (Código Italiano de la Navegación de 1942) se refiere a esta figura con el nombre de “*raccomandatario*”, denominación que fuera resistida por los agentes ya que etimológicamente el término “*raccomandare*”, implica ayuda o amparo. En Inglaterra suele ser denominado como “*shipbroker o loading broker*” aunque se trata de figuras diferentes, confluyendo muchas veces en una sola figura ambas funciones, prescindiendo por completo (como lo establece la practicidad inglesa) de dificultades vinculadas con las denominaciones. En el derecho francés se denomina “*consignataire de navires étrangers*”, lo que implicaría una traducción como consignatario del navío por oposición a la figura del consignatario de la carga.

Por su parte, González Lebrero, luego de indicar que la denominación es la de agente marítimo, refiere la situación del derecho español vinculado a la confusión que algunas soluciones jurisprudenciales realizan con el armador por cuanto: “(...) en algunos casos, i.e., España, ante la inexistencia de una legislación apropiada, se ha asimilado el agente marítimo al armador, con las consiguientes consecuencias en materia de responsabilidad, lo que constituye a nuestro juicio un grave error de concepto” (Lebrero, 2000, p. 247).

En Latinoamérica, Julio Vidal Amodeo precisa que la denominación correcta debería ser la de “*agentes terrestres de la navegación marítima*”, más allá de hacer referencia a la falta de regulación de la figura en el Derecho Uruguayo y la problemática que surge de la extensión de la responsabilidad (1997, p. 21). En Chile, conforme lo indica Ray, bajo el título de “*agencia*” se encuentran tres sujetos, el llamado “*agente general*”, el “*agente de naves o consignatario de naves*” y el “*agente de estiba y desestiba o empresa de muellaje*”, aclarando que, si bien se encuentran divididas en las funciones descriptas en rigor de verdad se tratarían de todas las actividades que, en forma fraccionada, realiza el agente marítimo en nuestro país. En Brasil, se utiliza la denominación agente marítimo y, como veremos, el sistema de responsabilidad es similar al derecho argentino.

En cuanto al régimen nacional, esto es la LN, en el Título III, denominado “*Del ejercicio de la navegación y comercio por agua*”, identifica su Sección 6º, que abarca los artículos 193 a 200, con el título de “*agente marítimo*”, señalando a renglón seguido como encabezado del artículo 193 el nombre de “*agente marítimo aduanero*” (3), que es la denominación que emana del artículo 57 del Código Aduanero (ley 22.415, B.O. del 5/02/1981 y modificatorias).

(3) Agente de transporte aduanero. “La denominación es una creación del Código que estudiamos, pues en la Ley de Aduana y Legislaciones anteriores se denomina ‘agente marítimo’. Antiguamente el transporte era únicamente por barco, luego se desarrolló el transporte terrestre y por último a principios de este siglo, el transporte aéreo, como transporte aduanero, autorizándose a partir de

Descriptas las posibles denominaciones para la figura en estudio, en nuestro derecho es generalizada la utilización de la expresión “*agente marítimo*”, debiendo precisar que puede tratarse de una persona física o jurídica (la primera de ellas reservada para pequeños puertos) y que sus funciones radican principalmente en gestiones relacionadas con el ingreso, estadía, aprovisionamiento y salida de los buques de un puerto, para lo cual deberán realizarse gestiones o actividades ante organismos públicos y ante los particulares, resultando algunas de ellas meramente técnicas o comerciales, intentando atender todas las necesidades del buque en el viaje, pudiendo constituirse como legitimado activo o pasivo, judicial o extrajudicialmente respecto de aquellos reclamos que se formulen contra o en favor del armador que lo ha designado.

Reseñando todas las actividades del agente marítimo, González Lebrero lo define como:

(...) la persona física o jurídica que tiene a su cargo las gestiones de carácter administrativo, de carácter técnico y de carácter comercial relacionadas con la entrada, la permanencia y la salida de un buque en un puerto determinado, así como la supervisión o la realización de las operaciones de recepción, carga, descarga y entrega de las mercaderías (y embarco y desembarco de los pasajeros si los hubiere), y sus consecuencias ulteriores, y la contratación de dichas mercaderías (y pasajeros), para su transporte en los buques utilizados por quien lo ha designado, y en cuyo nombre y representación actúa (2000, p. 242).

En cuanto a las cuestiones propias de la habilitación del agente marítimo, deben tenerse presente las prescripciones de la propia LN, en la Sección 5, denominada “De la habilitación del personal terrestre de la navegación”, dentro del Capítulo IV, “*Personal de la Navegación*”, por cuanto se determinan cuáles deben ser los requisitos que debe reunir el agente marítimo para ser habilitado ante la autoridad marítima (Prefectura Naval Argentina), debiendo acreditar: “condiciones morales y, cuando sean necesarias, condiciones físicas compatibles con la actividad a desarrollar” (artículo 115 LN) y, particularmente debe “justificar su capacidad legal para ejercer el comercio y el cumplimiento de los demás requisitos de profesionalidad y responsabilidad que establezca la reglamentación (artículo 116, LN)”. La LN, en su artículo 200, remite a la reglamentación aquellas condiciones atinentes a la publicidad de las designaciones de agente marítimo a los fines de resguardar derechos de terceros.

1952, a presentarse como empresa de transporte ante las aduanas que tuvieran en su jurisdicción aeropuertos internacionales” (Tosi, 1994, p. 9).

En ese sentido, la reglamentación de la LN, esto es, el Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE)⁽⁴⁾, reitera la necesidad de la registración y habilitación del agente marítimo (artículo 601.0301, REGINAVE), estableciendo como requisitos de inscripción:

- a. Presentar solicitud de Registro y Habilitación; b. Comprobar identidad personal; c. No registrar antecedentes policiales o judiciales cuya naturaleza indique como no aconsejable su inscripción en el Registro y Habilitación; d. Fijar domicilio, el cual se considerará constituido a todos los efectos legales; e. Presentar certificado extendido por Aduana en que conste su inscripción en esa Repartición; f. Certificar a qué Armador representa legalmente en el despacho de embarcaciones y otros trámites; g. Registrar su firma (Artículo 601.0302, REGINAVE).

A tal fin, la autoridad marítima expide la correspondiente credencial de “*agente marítimo*” (artículo 601.0303, REGINAVE) a los fines de ser exhibida ante las autoridades correspondientes. Sin perjuicio de ello, también regula aquellas cuestiones vinculadas a la eliminación del registro por incumplimiento (artículo 601.0305, REGINAVE) o el deber de comunicar a la Prefectura todo cambio de domicilio (artículo 601.0306, REGINAVE), debe precisarse que su habilitación corresponde a una jurisdicción determinada, pudiendo cambiar de jurisdicción únicamente ante solicitud del interesado y la correspondiente autorización de la Autoridad Marítima, quien previamente deberá realizar las anotaciones del caso, debiendo informarse por la dependencia correspondiente el cambio de jurisdicción (artículo 601.0308, REGINAVE). Como se observa, el recaudo reglamentario pretende que siempre sea conocido el domicilio y la actuación del agente marítimo a los fines de dirigir los reclamos contra el armador, atento a la representación que el mismo ostenta como se indicará seguidamente.

Respecto de la jurisdicción en la cual el agente marítimo cumple sus funciones, es importante destacar que, teniendo en cuenta las características propias de su función de representación del propietario o armador del buque, el artículo 193, *in fine*, de la LN, determina el cese de la misma cuando estos últimos tengan su domicilio en el lugar de actuación del agente marítimo. La solución contenida en la norma no podría ser otra, dado que carecería de sentido que el armador o propietario tengan representación en el lugar donde desarrollan sus actividades habitualmente o donde tienen su plaza comercial, importando lo referido, como lo sostenía Osvaldo Blas Simone: “el agente marítimo tiene una limitación geo-

(4) La norma reglamentaria emana del decreto 4516/73 y sus sucesivas reformas, siendo la última actualización mediante el decreto 1521/2008, normativa que debe complementarse con las Disposiciones de la Prefectura Naval Argentina, resultando ser la autoridad marítima a que hace referencia la LN en su articulado.

gráfica: la de no poder ejercerse si el armador estuviera domiciliado en el mismo puerto donde actuara ese representante” (1996, p. 139).

Como fuera mencionado, la figura del agente marítimo puede ser desempeñada tanto por una persona física o jurídica, reservándose la primera para pequeños puertos (actuación meramente local), siendo que en la actualidad existen grandes empresas dedicadas al servicio de navegación agencia de buques (*shipping service*), sobre todo si se tiene presente que las empresas armadoras difícilmente constituyan sucursales en un país extraño (o constituyan sociedades nacionales) para la atención de sus buques, lo que implicaría un elevado gasto de funcionamiento, por lo que se recurre a este contrato de agencia. Es por ello que, dependiendo exclusivamente de la modalidad contractual que vincule a las partes y las características de la navegación que se realice, la forma de retribución será diferente —como ocurre en la práctica—, ya que para el caso de buques de líneas regulares (los denominados buques de línea o *liner*) (5) la relación estará regida por un contrato de agencia percibiendo un porcentaje o participación del valor del flete de entrada y salida; y por su parte, para el caso de buques *tramp* (por oposición a los buques *liner*, no reúne ninguna de sus características, realiza los viajes que le son requeridos) la contratación se dará viaje por viaje (caso por caso), comúnmente se percibe una suma fija y la comisión que se le reconozca sobre la carga que logre contratar como consecuencia de la descarga de la mercadería y la continuidad del viaje.

La designación del agente marítimo recae siempre sobre el armador —vínculo que se analizará en el siguiente punto al tratar su naturaleza jurídica— y desarrolla las siguientes funciones, pudiendo clasificarse las mismas en aquellas que se desempeñan ante organismos públicos y las que se prestan ante los particulares. En forma meramente ejemplificativa, teniendo presente la evolución de la actividad, desarrollan funciones ante organismos públicos, como ser:

- Ante la Dirección General de Aduanas, de la Administración Federal de Ingresos Públicos (DGA, AFIP) (creada por decreto 618/1997, antes se denominaba Administración Nacional de Aduanas): el artículo 196 de la LN impone al agente marítimo de un buque que en su primera gestión aduanera denuncie ante dicho organismo el domicilio del armador. Asimismo,

(5) El buque regular o buques de línea (buque *liner*) es aquel que presta servicios en una ruta determinada, con regularidad y frecuencia, aceptando cargas con destino a los diferentes puertos que se encuentren dentro de la ruta mencionada. Tiene, entonces, como características principales, la existencia de un itinerario fijo (punto de partida, escalas y destino, como así también sus horarios), tarifas predeterminadas, poco espacio de carga, siendo la misma heterogénea. Se trata mayormente de un contrato de adhesión ya que el cargador difícilmente pueda imponer condicionamientos al contrato.

el artículo 197 de la LN establece un sistema de publicidad especial en dicho organismo por cuanto la autoridad aduanera, como toda función propia de la publicidad registral, tiene como finalidad facilitar las acciones de terceros que podrían impetrar contra el propietario o el armador de un determinado buque, debiendo publicar al efecto en sus oficinas el nombre y el domicilio de las personas (físicas o jurídicas) que actúen como agentes del buque —léase agente marítimo—. En la práctica se podría enumerar como tareas específicas la presentación ante dicho organismo del “*manifiesto de carga*” (6), el “*manifiesto de rancho*” (7) y las “*declaraciones de pacotilla*” (8).

- Ante la Prefectura Naval Argentina (Autoridad Marítima), mas allá de aquellos requisitos indicados para su habilitación, la representación del agente marítimo respecto del capitán y del armador en dicho puerto implica que debe necesariamente acudir ante cualquier consulta o requerimiento de la mencionada autoridad, los que pueden estar vinculados a la documentación del buque (libros de a bordo) o a cuestiones del personal de la navegación (contrato de ajuste), o brindar explicaciones o detalle de sucesos ocurridos durante la travesía del buque, entre otros, dentro del marco de la jurisdicción y normativa que regula a la institución marítima.
- Ante la Autoridad Portuaria, debe tenerse presente que con la sanción de la ley n° 24.093 de Régimen de Actividades Portuarias, podemos observar que la tramitación ante dicha autoridad no se resume a un sólo organismo como era la Administración General de Puertos (AGP) (9), sino que luego

(6) Manifiesto: “es la documentación donde consta la carga que se pretende introducir en el país. Manifiesto de carga: (vía acuática): Cuando arribare mercadería por vía acuática, entre la documentación a presentar al servicio aduanero, está el manifiesto de carga y de pacotilla. En caso de que no se pudieran presentar los mismos, deberá efectuarse una declaración detallada de dicha carga, poniendo a disposición del servicio los conocimientos de ella” (Tosi, 1994, p. 157).

(7) Manifiesto de rancho (provisiones de a bordo): Doctrinariamente se distingue el rancho, para las provisiones en caso de transporte por vía acuática. 1. Descarga: se prohíbe la descarga de mercadería destinada a rancho, provisiones de a bordo y suministros, basándose en que la misma es para consumo a bordo. 2. Manifiesto: se deberá presentar ante el servicio aduanero, al arribo del buque, el manifiesto de rancho (...)” (Tosi, 1994, p. 193).

(8) Pacotilla: “son aquellos efectos nuevos o usados que porta el tripulante de cualquier medio de transporte para su uso personal, o para obsequiar, siempre que no se presumiere fin comercial. Las condiciones son que dicha mercadería sea para uso personal del tripulante, y aun podría ingresar o egresar para obsequios que quisiera efectuar él mismo; además que por su variedad no se presuma fin comercial, pero siempre en relación con las circunstancias del viaje y de la persona que lo porta, en cuanto a su nivel patrimonial” (Tosi, 1994, p. 177).

(9) La Administración General de Puertos (AGP) por decreto del PEN 1456/87, se transforma en Sociedad del Estado. El decreto del PEN 817/92, dispuso en su artículo 2 la disolución del organismo

de la denominada “Provincialización” existen diversas estructuras administrativas provinciales que administran y explotan los puertos (Delegaciones Portuarias, Consorcios de Gestión, Agencias Provinciales de Administración Portuaria, etc. (10)), debiendo el agente registrarse en cada una de ellas para estar habilitado y cumplir sus funciones. Como ejemplo de funciones ante las autoridades portuarias, pueden citarse la solicitud de giro o lugar de atraque del buque en el muelle, el pago del correspondiente servicio, contratación de descarga, el pago de la tasa por el uso de la vía navegable, tasas de sanidad, de balizamiento o faros, pago de multas que genere el ingreso y estadía del buque, etc.

- Funciones del agente marítimo ante los particulares. El detalle de este tipo de funciones es muy variado y emana de las actividades que conllevan el ingreso y egreso del buque a puerto, su estadía y aprovisionamiento. En ese sentido, Romero Basaldúa, respecto de este tipo de funciones, sintetiza señalando:

si quisiéramos clasificarlas, podríamos distinguir las que se relacionan con A) El mantenimiento del buque: los problemas de mantenimiento y completamiento de tripulación, repatriación, combustible, víveres, etc. B) la explotación comercial del buque: conseguir carga y/o pasaje para el buque, contratar al efecto y atender reclamos. C) El manipuleo de mercaderías, etc. (1990, p. 42).

Podemos indicar como funciones típicas del agente marítimo la contratación del servicio de remolque, practicaaje, verificación de mercaderías y recepción de la misma, contratación de fletes y también la percepción de los mismos, iniciar acciones ejecutivas por deudas donde el armador es acreedor, intervenir en casos de avería gruesa, la contratación de personal o de serenos de buque.

para cuando hayan “*sido privatizados, transformados o transferidos los puertos que se encuentran bajo su jurisdicción*”, pero lo referido no ocurrió en la totalidad continuando en funcionamiento dicho organismo en la actualidad administrando y explotando (por sí o por terceros mediante concesión) el Puerto de Buenos Aires. Atento a que el decreto 817/92 disponía sin más que la AGP SE estaba en liquidación, el posterior decreto 19/2003 elimina a la denominación “en liquidación” que pesaba sobre el organismo. Respecto de este último organismo, la AGP, Romero Basaldúa describía una situación particular cuando se producían atrasos en el pago de tasas portuarias por culpa del armador: “El agente marítimo tiene ante la AGP la representación del armador y por el pago de las tasas fijadas. Ocurre que a veces, por el atraso en los pagos se amenaza al agente con el “Retiro de la autorización para actuar en el puerto”. El abuso en esto pasa, según la queja de los agentes, a ser un acostumbrado trato no muy considerado (Romero Basaldúa, 1990, p. 37).

(10) Para ampliar sobre el proceso de provincialización portuaria y las autoridades portuarias, puede consultarse nuestro trabajo “Los puertos en la Provincia de Buenos Aires a 20 años de la provincialización”, publicado en esta misma Revista, Año 13, N° 46 del año 2016, p. 304-318.

Como se observa, las funciones del agente marítimo son de una amplia y variada gama, además de compleja, como ya lo anticipaba Rueda en su clásica obra, pero en lo que hace al presente trabajo debemos detenernos en una función particular referida a la contratación de personal, descartando desde ya el caso de personal que presta servicios en relación de dependencia con la agencia marítima como podría ser su personal administrativo que, lógicamente, estará vinculado mediante un contrato de trabajo y su correspondiente convenio colectivo de trabajo (CCT), sino que debe indicarse en particular los casos de aquel personal contratado por el agente marítimo para prestar servicios en el buque, como podría ser el personal embarcado, personal de estiba, de reparaciones o el particular caso de los serenos de buque.

Al efecto Atilio Malvagni, nos indicaba, entre otras tantas funciones del agente marítimo, la cuestión vinculada a la contratación de personal, indicando:

(...) h) contratan el personal de estibadores que efectuara el arrumaje y desestiba de las mercaderías. Podríamos agregar que contratan todo el personal que utiliza el buque en el puerto, como prácticos, serenos, etc., contratan con los proveedores, talleres de reparaciones, lanchas de descarga, sanatorios u hospitales donde se internen tripulantes enfermos, que quedan a su cuidado (...) (1950, p. 44).

Lo expuesto por tan prestigioso jurista no hace más que describir una de las típicas actividades que en la práctica realiza el agente marítimo vinculadas con el armamento y aprovisionamiento del buque. Justamente la contratación, por ejemplo, de un sereno de buque (11) demuestra la finalidad de la función del agente marítimo, por cuanto se trata de una contratación de personal para ser proporcionado al buque (en este caso, su cuidado) mientras el mismo se encuentre en puerto (plazo de estadía), reconociendo dicha facultad la jurisprudencia, señalando la necesidad de culminación de las tareas en un buque en que fue despachado para luego prestar servicios en otro buque y, ser contratado por otro agente marítimo:

Los trabajadores denominados serenos de buques, se encuentran imposibilitados de utilizar su fuerza de trabajo en beneficio propio desde

(11) El CCT 616/2010, suscripto entre el SINDICATO ÚNICO DE SERENOS DE BUQUES y el CENTRO DE NAVEGACIÓN - ASOCIACIÓN CIVIL, establece en su artículo 4 su personal comprendido señalando que es aquel "(...) personal que deba cumplir funciones de sereno de buque en todos los puertos marítimos del país y en los fluviales abierto a la navegación de ultramar, quienes deberán contar con libreta habilitante otorgada por la Prefectura Naval Argentina, conforme lo prevé el REGISEPORT. Se encuentran incluidos en el presente convenio los serenos para la vigilancia general de los buques amarrados en puerto, como asimismo para la vigilancia de la carga o mercaderías depositadas en muelles, bodegas y depósitos de puerto marítimos y fluviales abiertos a la navegación de ultramar en todo el ámbito de la República Argentina (...)".

la oportunidad en que son ‘despachados’ y están afectados a un nuevo puesto y turno de trabajo que no pueden modificar (ello conforme el procedimiento de rigor), dándose la situación a la que se refiere el artículo 103 LCT. Dichos trabajadores no pueden ser contratados por ningún otro agente marítimo hasta que finalice su función con la partida del barco, lo que se encuentra expresamente reglamentado por el Poder Ejecutivo. De ese modo, el empleador debe al trabajador la remuneración aunque éste no preste servicios, por la mera circunstancia de haber puesto su fuerza de trabajo a disposición de aquel, teniendo en cuenta los principios generales de derecho del trabajo en materia de remuneración y jornada (en igual sentido esta misma sala en los autos: Recurso de hecho. ‘Núñez, Vicente y otros c/ Agencia Marítima Sudocean S.A. s/ Diferencias de salarios’, sd 37255 del 11/02/04) (“Reyes, Jose Luis c/ Ultramar S.A. s/ Diferencias de salarios”. Sala VII, de la CNAT).

En el desarrollo de sus funciones, dada la representación que ejerce el agente marítimo, una de las tantas actividades que ejerce resulta ser la contratación de personal para la prestación de funciones en el buque del armador, actuando en nombre de este último, lo que ha generado una serie de reclamos que se tratarán en el punto VI y que nos permitirán, previo análisis de la responsabilidad, demostrar que, salvo el caso de fraude laboral debidamente justificado y acreditado en la tramitación del expediente judicial, resulta improcedente la imputación personal de toda responsabilidad que resulte de la gestión del agente marítimo a nombre de su mandante, el armador.

III. Naturaleza jurídica del agente marítimo. Particularismo. Formas de vincularse con el armador. El contrato de mandato y la regulación del nuevo Código Civil y Comercial de la Nación en materia de representación

La discusión acerca de la naturaleza jurídica del agente marítimo respecto de sus funciones y la responsabilidad derivada de las mismas fue motivo de una larga discusión doctrinaria durante la vigencia del antiguo CCom. derogado, existiendo posiciones antagónicas (12), sumado a la contradictoria jurisprudencia en cuanto

(12) El desarrollo doctrinario permitió considerar al agente marítimo como un representante legal del armador (Rueda), como un factor o un comisionista, o como un mandatario convencional (Mezzera Álvarez, De la Vega y Torres). Lo cierto es que no había ninguna norma que regulara el instituto en el viejo Código de Comercio, sino que se trataba de meras interpretaciones comparando las funciones que realizaba el mismo, con lo cual, teniendo en cuenta la perspectiva se le daba un u otro carácter. Hoy la norma es precisa en determinar que se trata de un contrato de mandato, con lo cual se trata de una expresa disposición normativa. Sobre esta discusión, véase (1961) “El agente marítimo: su intervención en juicio”, en: las Jornadas sobre Derecho de la Navegación. Buenos Aires:

al alcance de la responsabilidad de esta figura, produciéndose así una construcción pretoriana, situación que queda completamente zanjada con la vigencia de la LN (a partir del 1/05/1973) al regular el instituto de manera precisa, norma que reproduce las prescripciones que sobre esta figura hacía el Proyecto Malvagni (artículos 253 a 261, proyecto, encargado en el marco del decreto 5496/59).

El artículo 193 de la LN en su primera parte indica que

el agente marítimo designado para realizar o que realice ante la Aduana las gestiones relacionadas con la atención de un buque en puerto argentino, tiene la representación activa y pasiva, judicial y extrajudicial, conjunta o separadamente, de su capitán, propietario o armador ante los entes públicos y privados, a todos los efectos y responsabilidades del viaje que el buque realice a dicho puerto o desde el mismo y hasta tanto designe a otro en su reemplazo.

Del texto del mencionado artículo se desprende la consagración de la *representación legal del agente marítimo*, situación que no determinaba la antigua legislación con la problemática que ello implicaba, realizando las diversas gestiones o funciones descriptas en el punto anterior en nombre del armador, circunscriptas a toda actuación judicial o extrajudicial, pudiendo asumir ambas posiciones del proceso (activa o pasiva), por ese viaje determinado subsistiendo la misma hasta tanto sea reemplazado.

La doctrina nacional es conteste en identificar la naturaleza jurídica de dicha representación en un contrato de mandato como lo señalan Ray, Simone, González Lebrero (13), Montiel, Lena Paz, Chami, régimen particular que se encuentra regulado en los artículos 1319 a 1334 del Código Civil y Comercial de la Nación (CCiv. y Com.). El artículo. 1319 del señala que

Hay contrato de mandato cuando una parte se obliga a realizar un acto o más actos jurídicos en interés de otra. El mandato puede ser conferido y aceptado expresa o tácitamente. Si una persona sabe que alguien está haciendo algo en su interés y no lo impide pudiendo hacerlo, se entiende que ha conferido tácitamente mandato. La ejecución del

Depalma, p. 177, donde se produce un interesantísimo debate sobre la intervención del agente marítimo en los procesos judiciales, habiendo participado Alberto C. Cappagli, Mezzera Alvarez (Uruguay), Salgado (Brasil), Romero Zuloaga (Venezuela), Cornejo (Chile), Valls Carreras (Inglaterra), Chiriani (Paraguay), Potter (EE. UU.), Baqué (Uruguay) Ortiz de Guinea, González Lebrero y Ray.

(13) Así lo señala González Lebrero: "las operaciones de los agentes marítimos son actos comerciales llevados a cabo por cuenta de un mandante para las necesidades de un buque y de lo que éste transporta. El agente marítimo está vinculado a su dador de órdenes mediante un contrato de mandato" (2000, p. 247).

mandato implica su aceptación aún sin mediar declaración expresa sobre ella.

Se observa, como novedad de la reforma que, el nuevo CCiv. y Com. a diferencia de su antecesor (el artículo 1869 del Código Civil de Vélez Sarsfield -CC-) al regular el mandato tácito prescinde de un requisito ineludible para la formación del contrato en la antigua legislación como ser el otorgamiento de un poder para la formalización del contrato (14).

En ese sentido, como particularidad, y más allá de lo expuesto en el nuevo CCiv. y Com., en la práctica de los tribunales nacionales no se exigía la presentación del poder notarial para justificar la actuación judicial (en representación del armador) del agente marítimo en el proceso, bastaba la expedición por parte de la autoridad portuaria, marítima o aduanero de una constancia de la habilitación y participación del agente marítimo respecto de un buque determinado en ese viaje en particular, para poder intervenir en el mismo, no siendo exigible entonces el poder pasado ante la actuación notarial como se requiere comúnmente en todo proceso. Lo expuesto representa una clara demostración de las particularidades que tiene la actividad marítima justificada en la problemática que implicaría contar con dicho documento particular expedido en el país de nacionalidad del buque y realizar las correspondientes validaciones en cada estado en que navegue el buque, además del costo que irrogarían dichas actuaciones.

Siguiendo con las características de la representación, es muy interesante la referencia que hace Simone respecto de la particularidad de la actuación del agente marítimo, ya que, según este autor, deben cumplirse tres requisitos esenciales (a los que llama condicionantes) para que se configure esta representación legal, ellos son: 1) recibir el mandato u orden del armador con la debida impartición de instrucciones, 2) el cumplimiento por parte del agente marítimo de todos los requisitos reglamentarios obteniendo así su habilitación por la autoridad marítima y, 3) que el buque arribe a puerto. De lo expuesto se colige que el otorgamiento de un poder con las formalidades establecidas en la ley de fondo debería comple-

(14) Pontoriero, María Paula en el comentario a los artículos 1319 a 1334 del CCiv. y Com., señala, siguiendo a Lorenzetti que “El mandato es una típica figura de colaboración, que posee gran desarrollo y proyección en el tráfico negocial moderno. En cuanto a sus caracteres, el contrato es consensual, bilateral, no formal y oneroso (conf. artículo 1322 CCiv. y Com.). Parte de la doctrina indica que tiene -además- carácter preparatorio, en cuanto su finalidad es hacer posible la conclusión de los actos jurídicos que se encargan por su intermedio. Este tipo de contratos se celebra como medio para hacer otra cosa: el interés al que alude el concepto de mandato no se identifica con el de la voluntad, ni con el objeto: se refiere al asunto gestionado mediante la representación, o a lo buscado mediante la colaboración de otro. (Herrera, Marisa y otros (2015). *Código Civil y Comercial Comentado*. Buenos Aires: Infojus. T. IV).

mentarse con las particularidades de la habilitación establecidas por la Prefectura Naval Argentina para lograr los efectos que implica la representación legal que se analiza, es decir, la expedición de la certificación a la que se hizo referencia.

En forma gráfica, Chami indica que

esa representación es tanto extrajudicial en los asuntos que requieran que el armador esté representado, como en la celebración de contratos, obtención de suministros, etc. y judicial en los litigios que se ventilen ante los tribunales de justicia, incluyendo las mediaciones correspondientes, tanto activa para demandar como pasiva para ejercerla cuando los representados son demandados (2010, p. 309).

Es importante esta referencia ya que la discusión histórica correspondiente a la participación del agente marítimo se circunscribía a la participación en un proceso judicial pero, con las sucesivas reformas, se han implementado sistemas de conciliación previa —como requisito necesario para iniciar la acción—, instancias para lo cual no caben dudas que el agente marítimo se encuentra facultado para ejercer la representación que le otorga el respectivo mandato, no obstante, el artículo 193 LN arriba transcrito incluye la representación “extrajudicial”.

Como se dijo, el contrato de mandato se encuentra regulado en el CCiv. y Com., pero debe señalarse que la nueva norma introduce una diferencia sustancial en la regulación del mencionado contrato, ya que, en el Libro I, Parte General, Título IV, Capítulo 8, denominado “Representación” (artículos 358 a 381), se regula el instituto de la representación en la Parte General separado del contrato de mandato. No es objeto de este trabajo el tratamiento de la teoría general de la representación y el mandato (de lo que ya nos hablaban Ray y Simone hace muchos años), pero por lo menos debe señalarse que ante la falta de diferenciación en el CC en este sentido, era común la utilización de estos términos como sinónimos cuando claramente y teniendo en cuenta la nueva normativa existen casos de representación sin mandato cuando ello emana de la ley (representación legal) o bien mandato sin representación cuando el representante celebra el acto jurídico en nombre propio.

El artículo 358 del CCiv. y Com., en su segundo párrafo, describe la representación legal, señalando que es “aquella que se impone necesariamente en los casos que determina la ley”, de esta manera este artículo complementa aún más el carácter de la representación que surge del artículo 193 de la LN arriba transcrito, relevándolo entonces de una forma sacramental para su reconocimiento. Simone con agudeza ya hacía referencia a esta situación de representación voluntaria y representación legal, sin estar legislado, precisando:

(...) el mandato u orden referidos conllevan la autorización del armador para petitionar en su nombre la admisión del buque al puerto. Con ese solo objeto, ese mandato u orden resultan ser consensuales, sin necesidad de solemnidad alguna. De tal forma, con el debido cumplimiento de dichos condicionantes para ser investido y reconocido en sus funciones, aquel mandato “voluntario” se transporta en una representación imperativa del mismo armador, que el agente recibe por vía legal, más allá de la orden originaria (1984, p. 822).

Conforme esta opinión, a la cual adhiero, la representación que surge de la LN es una representación legal encuadrada en la definición del artículo 358 del CCiv. y Com., si bien tiene su origen en una representación voluntaria —también regulada por el mismo artículo— basada en la designación y la dación de órdenes e instrucciones, de manera tal que existiría una novación en la representación que es querida por la ley equiparable a otros casos (como los menores, personas por nacer, enfermos mentales, etc.), teniendo en cuenta que la justificación de tal regulación se funda en las relaciones que emanan de la navegación con motivo del ingreso, estadía y salida de ese buque en particular, por el viaje determinado, continuando sus efectos con posterioridad (la responsabilidad subsiste para ése solo viaje hasta alcanzar los plazos de la prescripción) ya que se traduce en el elemento técnico necesario para exteriorizar la voluntad del armador en sus facetas de legitimado activo y pasivo en posibles reclamos emergentes de la actividad navegatoria.

IV. El alcance de la responsabilidad del agente marítimo

A tenor del análisis realizado en el punto anterior respecto de la naturaleza jurídica de la figura del agente marítimo, específicamente de su vinculación con el armador, se observa que el artículo 199 de la LN establece el alcance la responsabilidad de aquel, precisando que “(...) en cualquiera de sus designaciones, no responde por las obligaciones de su representado, salvo la responsabilidad que le corresponde por sus hechos personales o la que surja de las leyes y reglamentos fiscales y administrativos”.

La solución normativa de la LN llenó el vacío legal del CCom. derogado, que producía varias interpretaciones contradictorias en la doctrina y la jurisprudencia. La misma establece que la responsabilidad del agente marítimo se circunscribe únicamente a hechos personales o aquellos que establezcan específicamente las normas —como es el caso de la normativa aduanera—, excluyendo así las obligaciones asumidas dentro de los límites del mandato conferido.

Lo expuesto en la LN es concordante con la regulación de la Parte General de la Representación del nuevo ordenamiento civil y comercial, ya que el artículo 359

del CCiv. y Com. prescribe que “los actos celebrados por el representante en nombre del representado y en los límites de las facultades conferidas por la ley o por el acto de apoderamiento producen efecto directamente para el representado”. Esta regla también estaba establecida para el contrato de mandato en el artículo 1946 del CC.

Es por ello que la responsabilidad del agente marítimo únicamente podrá tener incidencia en su patrimonio, es decir, con alcance personal, cuando así lo impone la ley (15) o para el caso en el cual el agente marítimo incumpla con las obligaciones impuestas por la vinculación contractual (mandato) respecto de las instrucciones impartidas en este caso por el armador (artículo 1324, inciso a) del CCiv. y Com.) o para el caso en que no se ratifique su gestión, es decir, cuando por culpa o dolo resulte la inejecución total o parcial del contrato de mandato o actúe en exceso de las facultades conferidas, o incurriendo en omisiones graves o errores en la ejecución de sus funciones.

En este caso, se trata de soluciones generales a todo contrato de mandato que se aplican a la relación armador-agente marítimo, es por ello que este último debe cumplimentar las obligaciones que impone en el artículo 1324 del CCiv. y Com. ya citado, al mandatario, por cuanto debe: a) cumplir los actos comprendidos en el mandato, conforme a las instrucciones dadas por el mandante y a la naturaleza del negocio que constituye su objeto, con el cuidado que pondrían en los asuntos propios o, en su caso, el exigido por las reglas de su profesión, o por los usos del lugar de ejecución; b) dar aviso inmediato al mandante de cualquier circunstancia sobreviniente que razonablemente aconseje apartarse de las instrucciones recibidas, requiriendo nuevas instrucciones o ratificación de las anteriores, y adoptar las medias indispensables y urgentes; c) informar sin demora al mandante de todo conflicto de intereses y de toda otra circunstancia que pueda motivar la modificación o la revocación del mandato; d) mantener en reserva toda información que adquiera con motivo del mandato que, por su naturaleza o circunstancias, no está destinada a divulgarse; e) dar aviso al mandante de todo valor que haya recibido en razón del mandato, y ponerlo a disposición de aquél; f) rendir cuenta de su gestión en las oportunidades convenidas o a la extinción del mandato; g) entregar al mandante las ganancias derivadas del negocio, con los intereses moratorios, de las sumas de dinero que haya utilizado en provecho propio; h) informar en cual-

(15) Los siguientes artículos del Código Aduanero (CA), establecen la responsabilidad del agente marítimo. Artículo 780 del CA. El agente de transporte aduanero responde solidariamente por los tributos respecto de los cuales este último debiere responder. Artículo 909 del CA. En toda infracción aduanera cometida por el transportista o por las personas por las cuales debiere responder el mismo, el servicio aduanero podrá dirigir la acción respectiva contra el agente de transporte aduanero que lo representare. En este último supuesto si el agente de transporte aduanero fuere una persona de existencia ideal no se aplicara a su respecto lo previsto en el artículo 904.

quier momento, a requerimiento del mandante, sobre la ejecución del mandato; i) exhibir al mandante toda la documentación relacionada con la gestión encomendada, y entregarle la que corresponde según circunstancias. Las obligaciones transcriptas implican que esta norma es aplicable a la figura en estudio, destacando además que, conforme las obligaciones asumidas, solo para el caso de haber excedido los límites del mandato el agente marítimo este será el único responsable ante el tercero, salvo que su principal ratifique posteriormente su gestión. Obviamente no va a responder por los daños y perjuicios que resulten de la culpa o el dolo de su mandante, del armador, capitán, del fletador, etc.

Si bien se refirió que la regulación de la LN llenó el vacío legal de CCom. derogado y fueron sus normas las que, como consecuencia de las resoluciones jurisprudenciales, determinaron el alcance de la responsabilidad del agente marítimo, en su comentario del artículo 199 de la LN, Lena Paz sostenía respecto de esta norma:

fue necesario incorporar dicha norma a la ley de navegación, por cuanto diversas decisiones de nuestros tribunales habían incurrido en el error de condenar personalmente al agente marítimo por resarcimientos de los daños sufridos por mercaderías durante su transporte en el buque, no obstante reconocer tales decisiones que el agente marítimo había actuado como simple mandatario o representante del transportador (1985, p. 145).

La claridad normativa que regula la responsabilidad del agente marítimo, como así también del contrato de mandato y la determinación legal de otorgar dicha representación en este caso particular, prescindiendo de una formalidad especial, se contrapone con algunas legislaciones del derecho comparado, por cuanto González Lebrero describe la situación actual en España que, apartándose de las prescripciones de la normativa nacional, nos ilustra:

una situación especial es la que se presenta actualmente en algunos países respecto de los cargadores y receptores de mercancías, ya que se registra una tendencia de estos intereses a pretender accionar contra los armadores, contra los trabajadores y también contra los agentes marítimos, sea conjuntamente, sea sólo contra estos últimos, tendencia que ha encontrado apoyo, en la jurisprudencia, i.e., en la española. No compartimos esta posición ni su línea argumental, debiendo señalar que toda solución jurídica de un conflicto debe ser canalizadas por la normativa vigente, en un interpretación adecuada y ajustada a la realidad histórica dentro de la cual viven las instituciones, ya que los argumentos apoyados en bases meramente prácticas o sentimentales carecen del rigor científico que merecen los conflictos que se intentan solucionar (2000, p. 251).

En franca oposición y coincidente con nuestro derecho, Cristina Wadner D'Antonio nos enseña la solución del Derecho Brasileño respecto del agente marítimo:

Assim sendo, o Agente Marítimo exerce uma atividade estritamente mandatária, e como tal (mandatário) fala e age em seu nome e por conta do armador (mandante). Logo, é o mandante quem irá contrair obrigações e adquirir direitos como se tivesse tomado parte pessoalmente no negócio jurídico. Ressalta-se que a idéia de representação é fundamental, pois estabelece um vínculo obrigacional entre representado e terceira pessoa, por meio do representante (2006, p. 37).

En resumen, como lo establece el referido contrato de mandato, el agente marítimo (mandatario) siempre actuará en representación del armador, propietario o capitán (sus mandantes), de manera tal que las posibles reclamaciones vinculadas a incumplimientos contractuales o a la responsabilidad de tipo extracontractual, si bien puede ser dirigida procesalmente al agente marítimo (conf. artículo 193, LN), dichos reclamos no impactan patrimonialmente sobre dicho agente, a excepción de aquellos casos antes mencionados.

La jurisprudencia dice:

el artículo 193 de la ley de navegación se complementa con el artículo 199 del mismo texto, por el cual se excluye la responsabilidad del agente marítimo por las obligaciones de sus representados, haciéndose responsable sólo por sus hechos personales o por los que dispongan las leyes y reglamentos fiscales y administrativos; es decir, no cabe confundir la representación con la atribución de responsabilidad directamente en cabeza del agente marítimo. De conformidad con las disposiciones de la sección 6, artículo 193, de la ley 20.094, al agente marítimo le compete desempeñar todas las diligencias, actos materiales y jurídicos a cumplir en tierra, en lugar del capitán. Sus funciones son un desmembramiento de las del capitán, en tanto, éste debe contar con un reemplazante que inste en el puerto los trámites concernientes al despacho del buque ("Galli, Jeanneret de Pérez Cortés, Uslenghi". "Antonio María Delfino S.A. c/PNA -Disp. DPSJ JS1 N° 12/99". 10/12/02 C.NAC.CONT.ADM.FED. Sala IV).

Asimismo, respecto de la función de contratación de un remolque maniobra y los alcances de la responsabilidad, se ha sostenido lo siguiente:

el agente marítimo tiene la representación activa y pasiva, judicial y extrajudicial del capitán, propietario o armador del buque, ante los

entes públicos y privados, a todos los efectos y responsabilidades del viaje. En la amplia gama de sus deberes y/o facultades está incluida la contratación de los servicios de remolque, por lo que no cabe dudar que, en el caso, actuó en la precitada calidad de representante, hecho del cual se deriva, como consecuencia lógica, que los actos realizados por él responsabilizan únicamente a su representado y, en su mérito, la decisión del a-quo que acogió íntegramente las pretensiones de la actora con relación al capitán y/o propietario y/o armador del buque, más las rechazó con respecto al agente marítimo, es inobjetable (“Satecha Costa Afuera SA c. Capitán y/o Armador y/o Propietario y/o Agentes Buque ‘Puerto Chacabuco’ s/ Representación agente marítimo. Contrato remolque maniobra”) (CNACC, Federal, Sala II, del 21 de abril de 1987).

La representación legal que ejerce el agente marítimo emanada de la LN y dentro de los límites impuestos por el mandato conferido por el armador como fuera referido subsiste “hasta tanto se designe a otro en su reemplazo (artículo 193, in fine, LN)”. Obviamente, así como el armador del buque puede designar voluntariamente a su agente marítimo, también puede determinar el cese de sus funciones si es que se ha incumplido el contrato de mandato (conforme las causales antes mencionadas) o por su propia voluntad (independientemente de las acciones legales entre partes que surjan de la ejecución del contrato mencionado), pero dicha representación subsiste hasta tanto se designe su reemplazante, según lo establece el artículo 195 LN, que hace referencia al posible caso de renuncia del agente marítimo, reforzando aún más las prescripciones del artículo 193 LN. El fundamento de la normativa implica la necesidad de contar con una representación y poder ejercer el derecho de defensa por parte del armador y/o capitán del buque, quienes podrían verse perjudicados por una intempestiva renuncia de su mandatario (16).

Asimismo, aplicando las normas generales del mandato, este puede extinguirse por causas ajenas al agente marítimo como ser: la muerte del armador o propietario representado o del propio agente marítimo o por liquidación de la persona jurídica, si se trata de una persona jurídica.

(16) Chami describe una curiosa cuestión que podría configurarse en caso de desvinculación del agente marítimo: “esta disposición tiende a que el capitán, el propietario y el armador cuenten siempre con representación suficiente por aquel que ha empezado a ejercerla, representación que subsiste hasta la designación del reemplazante. Pero debe tenerse en cuenta que la solución puede ser perjudicial para el agente que mantiene su representación si el armador que lo designó, y del que se ha desvinculado, no designa reemplazante. Por otra parte, la situación es más grave en el caso de tratarse de una representación judicial, porque se extiende, sino hasta la designación del reemplazante, sino hasta su presentación en el proceso” (2010, p. 310).

Concordante con el sistema de publicidad que impera en las normas de la navegación, el REGINAVE impone: “cuando por cualquier circunstancia se deje de representar a un Armador o Armadores, se informará por nota a la Prefectura o Dependencia Jurisdiccional correspondiente, a los efectos de la debida actualización” (artículo 601.0309).

V. La representación procesal

Los alcances de la representación del agente marítimo con las particularidades de la actividad navegatoria nos presenta otra faceta del desarrollo de las funciones de aquel vinculadas a su intervención en un proceso judicial, por cuanto emana del artículo 193 de la LN que el agente marítimo: “tiene la representación activa y pasiva, judicial y extrajudicial, conjunta o separadamente, de su capitán, propietario o armador, ante los entes públicos y privados, a todos los efectos y responsabilidades del viaje que el buque realice a dicho puerto o desde el mismo y hasta tanto se designe a otro en su reemplazo”. La norma transcrita no hace más que establecer la denominada “*representación procesal o judicial*”, justamente por las características propias que surgen de la actividad ya que, la cuestión procesal —que fue largamente debatida (17)— implica que el agente marítimo asuma la participación en un proceso judicial sea en el carácter de legitimado activo o pasivo, tanto en faz judicial como extrajudicial (como podría ser el caso de las mediaciones impuestas por las normas procesales como paso previo al inicio de una acción judicial). El fundamento de la mencionada solución normativa radica principalmente en facilitar a los terceros posibles reclamaciones contra buques, especialmente los extranjeros, atento a que, de no existir dicha norma se tornaría verdaderamente dificultoso el accionar contra los armadores que se encuentren en otro estado y, sobre todo, cuando no pudo decretarse en forma oportuna alguna medida cautelar en resguardo de sus créditos (embargo de buque e interdicción de salida, artículos 531 a 547 de la LN).

En forma gráfica, Chami ejemplifica algunas de las funciones que puede realizar el agente marítimo mediante esta representación procesal, pues:

(17) Ray señala en todos los trabajos que ha efectuado sobre el tema que “Aunque parezca paradójico el tema del agente marítimo es uno de aquellos del derecho de la navegación sobre los que más se escribió y los tribunales incurrieron más veces en error hasta que se uniformó la jurisprudencia” (1991: 181). Asimismo, Cappagli, señalaba que “los tribunales argentinos son terminantes en el sentido de que el agente marítimo es un representante *ex lege* del armador del buque y, en consecuencia, representan a éste, activa y pasivamente, en todo juicio o trámite judicial. Naturalmente la responsabilidad será siempre del representado, salvo actuación o hechos del agente marítimo a nombre propio” (Jornadas sobre Derecho de la Navegación, Cappagli, 1961, p. 178).

podrá, de tal forma, demandar en representación activad del armador no domiciliado en el lugar, por cobro de fletes, de salarios de asistencia y salvamento, devolución de contenedores, cobro de demora de contenedores, etc., o ejercer la representación pasiva recibiendo notificaciones judiciales y extrajudiciales por reclamos por incumplimiento de contrato de transporte, abordajes, asistencia y salvamento, contribución de avería gruesa, etc., interviniendo en representación del armador en tales causas, incluyendo la mediación como la posterior causa judicial (2010, p. 309).

Ahora bien, establecida la representación procesal por la normativa especial, uno de los aspectos sobre los cuales se ha discutido originariamente era el cumplimiento de aquellos requisitos que establecen las normas de procedimiento respecto de la intervención en todo proceso judicial. Me refiero en particular a la institución de la representación procesal que establece el Código Procesal Civil y Comercial de la Nación (CPCCN) en su artículo 46 (18), que exige la acreditación de la documentación necesaria para acreditar la representación que se invoca. Gozaíni señala: “el representante debe acreditar la personería que invoca, siendo éste un presupuesto procesal ineludible para acreditar la posibilidad de estar en juicio y no quedar expuesto a un defecto de personería” (2016, p. 1796). Difícilmente podría pensarse, por ejemplo, que un abogado pudiera acreditar la representación de su cliente en un proceso judicial sin contar con el instrumento necesario que justifique dicha personería (poder general o especial judicial expedido por un escribano público o las nuevas modalidades de apoderamiento sin intervención del notario como lo regula el nuevo CCiv. y Com.), lo que no ocurre en el caso del agente marítimo, prescindiendo así de la necesidad de contar con el documento formal. Esta solución normativa ya se encontraba en el viejo Código de Comercio Italiano de 1882, la que no tuvo modificaciones con la sanción del Codice della Navigazione de 1942. La referencia a esta práctica reconocida internacionalmente —con algunas excepciones como en Uruguay— demuestra la aplicación práctica de los principios del Derecho de la Navegación y su Particularismo por cuanto

(18) Artículo 46 del CPCCN: “La persona que se presente en juicio por un derecho que no sea propio, aunque le competa ejercerlo en virtud de una representación legal, deberá acompañar con su primer escrito los documentos que acrediten el carácter que inviste. Si se invocare la imposibilidad de presentar el documento, ya otorgado, que justifique la representación y el juez considerase atendibles las razones que se expresen, podrá acordar un plazo de hasta VEINTE (20) días para que se acompañe dicho documento, bajo apercibimiento de tener por inexistente la representación invocada. Los padres que comparezcan en representación de sus hijos no tendrán la obligación de presentar las partidas correspondientes, salvo que el juez, a petición de parte o de oficio, los emplazare a presentarlas, bajo apercibimiento del pago de las costas y perjuicios que ocasionaren” (Artículo sustituido por artículo 1º de la ley Nº 25.624 B.O. 7/8/2002).

muchas veces la solución diferente del derecho común podría generar injusticias, encontrando en la normativa especial la justificación pertinente.

Lo expuesto no implica que el agente marítimo pueda presentarse sin ninguna documentación respaldatoria, por el contrario, debe acreditar algún informe o certificación de la autoridad ante la cual se ha desempeñado, identificando el buque y el viaje en el que el agente marítimo ha participado. Tanto es así que, la falta de acreditación de la documentación pertinente podría —como veremos— generar responsabilidad personal del agente marítimo.

Por último, debe mencionarse el caso de la existencia de “otros agentes marítimos”, como sería el caso en un nombramiento que efectúe el capitán, el propietario o el armador existiendo un contrato de fletamento, y el fletador del buque haya designado a una persona de su confianza para que lo represente como lo faculta el artículo 194 de la LN. En este caso y cuando se cite al agente marítimo en un reclamo judicial, este puede declinar su intervención indicando la persona del otro agente designado por el capitán, propietario o armador, debiendo precisar en la presentación cual es el domicilio de éste a los fines de facilitar las notificaciones y su intervención en el proceso.

Por su parte, el artículo 198 de la LN regula una figura que en la práctica se conoce como “*agente marítimo confidencial*” para el caso, por ejemplo, de la existencia de un contrato de fletamento a tiempo (19), donde existe un desdoblamiento de funciones (armador - fletante, ejerce la gestión náutica y el fletador, la gestión comercial) donde el fletador designa una persona de su conocimiento y confianza para que lo represente, fundamentando esta particularidad en la necesidad de poner en conocimiento de los terceros interesados de la actividad comercial del buque (la comercialización de sus cargas), quien asume así la estudiada representación del agente marítimo, pero la norma exige contar con una expresa designación que debe constar por escrito. Parecería un contrasentido, luego de afirmar la finalidad de prescindir de un documento escrito para acreditar la representación, requerir la presentación de tales documentos, pero la exigencia de contar con estos elementos, únicamente en caso de la existencia de otros mandatarios se fundamenta en evitar posibles fraudes o simulaciones, interposición de personas, para evitar reclamos que pudieran realizar los obligados.

(19) Artículo 227 de la LN: “Existe fletamento a tiempo cuando el armador de un buque determinado, conservando su tenencia y mediante el pago de un flete, se compromete a ponerlo a disposición de otra persona, y a realizar los viajes que ésta disponga dentro del término y en las condiciones previstas en el contrato, o en las que los usos establezcan. En este contrato el armador se denomina fletante y la otra parte fletador”.

VI. Los reclamos de índole laboral y la resolución por la jurisprudencia

Descriptas ya las funciones del agente marítimo, como así también la naturaleza de su vinculación con el armador y el alcance de la responsabilidad establecida normativamente, no deja de llamar la atención la confusión que se genera en lo que hace a reclamos laborales, del desconocimiento de la figura del agente marítimo, en especial referencia a la representación y la legitimación pasiva y activa establecidas en la LN cuando se lo demanda personalmente fundado en las normas de la LCT como ser en los supuestos de solidaridad (artículos 29, 29 Bis, 30 y 31) o el caso del artículo 14, esto es, por fraude laboral o utilizando un principio importante del derecho del trabajo como ser el de “*primacía de la realidad*” (20) cuando, como se pudo observar, el agente marítimo ha actuado en representación del armador en el marco de un contrato de mandato —si bien es cierto que el mismo tiene algunos particularismos—, lo que implica la imposibilidad de perseguir en principio, el cobro de los créditos del patrimonio personal del agente en función, salvo los supuestos arriba indicados.

Es claro que, en función de lo referido, el agente marítimo no estaría obligado a dar cumplimiento en forma personal a ningún reclamo emergente del contrato de ajuste (contrato de trabajo marítimo) o de los serenos de buques o cualquier otra vinculación de linaje laboral sea por salarios adeudados, indemnizaciones emergentes de un despido, multas que surjan de la situación de distracto laboral (como podrían ser las multas de la Ley Nacional de Empleo 24.013, la ley 25.323 o ley 25.345 —artículo 132 bis de la LCT—), multas por incumplimiento en la entrega de documentación laboral (*ej.* artículo 80 de la LCT) o el ingreso de aportes con destino a la seguridad social respecto de la relación laboral que los una con el armador del buque, no obstante que el reclamo puede notificarse al agente marítimo en el puerto donde dichos créditos laborales se han generado como fuera descripto en el punto anterior respecto de su participación y representación procesal.

Lamentablemente, reitero fundado en el desconocimiento de quien dirige las intimaciones y asiste al trabajador marítimo, esta temática continúa vigente en la práctica a pesar de encontrarnos a casi 45 años de vigencia de la LN, donde suele observarse que en las mediaciones previas al inicio de la acción (SECLO) se incluye a esta figura, aunque muchas veces ocurre que explicado el alcance de la representación y por ende de la responsabilidad, continúan las acciones solamente contra los restantes requeridos omitiendo en el proceso al agente marítimo.

(20) “Este principio otorga prioridad a los hechos, es decir, a lo que efectivamente ha ocurrido en la realidad, sobre las formas o apariencias o lo que las partes han convenido: el contrato de trabajo es un ‘contrato-realidad’. Prescinde de las formas para hacer prevalecer lo que efectivamente sucedió” (Grisolía, 2004, p. 173).

Planteada la cuestión, se tratarán seguidamente en orden cronológico diversos fallos de jurisprudencia que, se ha mantenido incólume desde las sanciones de la LCT y de la LN, analizando los fundamentos de cada pretensión y su respectiva resolución.

En los autos: “Iglesias, Carlos Alberto y otro c/ Agencia Marítima Takis N. Contogeorgis S.R.L. y otro s/ cobro de pesos”, de la Sala 4, de la CNAT (Expte. 56035, del 20/05/1986), se estableció: “El agente marítimo no es alcanzado por la responsabilidad solidaria normada en el artículo 29 de la LCT porque actúa en representación y por cuenta del armador, siendo éste el único titular de la relación jurídica que aquél constituye en su nombre” (artículo 199 de la ley 20.094).

En el sumario transcrito, se resume claramente el carácter de las funciones del agente marítimo, su representación y responsabilidad, rechazando la demanda impetrada contra aquel, que fuera iniciada conjuntamente contra el armador del buque con fundamentos en el artículo 29 de la LCT. Dicha norma plantea el supuesto de solidaridad que establece la LCT haciendo referencia a una situación de fraude representado por la “*interposición de personas*” señalando que quien celebra el contrato de trabajo (empleador formal interpuesto) lo hace para proporcionarlo a otro empleador (beneficiario de la fuerza de trabajo del trabajador que por algún motivo no quiere ser parte de la relación jurídica laboral) y ante la existencia de incumplimientos en la ejecución o extinción del contrato laboral, el trabajador (víctima del fraude) puede perseguir su reclamo a ambos sujetos en función de la solidaridad que establece la norma transcrita. Respecto del supuesto regulado en la norma laboral, Miguel Ángel Maza señala:

así es que el artículo 29 comienza con un principio muy simple, que se basa en lo natural, normal y debido: la ley considerará empleador del trabajador a aquel para el que éste presta servicios aun cuando aparezca como patrón un tercero interpuesto. Con esta regla antifraude el trabajador no necesita demostrar que el tercero fue interpuesto y que su verdadero empleador era ese empresario para el que, de hecho, trabajó, sino que le basta con demostrar que prestó servicios para este último para que la ley lo considere el empleador y al otro un tercero interpuesto, que, de todas maneras, será solidariamente responsable con el empresario tenido por verdadero empleador por las obligaciones nacidas del contrato de trabajo (2008, p. 58).

Si bien es cierto que, mediando un desconocimiento de la figura del agente marítimo y de su particularismo, la referencia de normativa laboral general de:

Los trabajadores que habiendo sido contratados por terceros con vista a proporcionarlos a las empresas, serán considerados empleados di-

recto de quien utilice su prestación. En tal supuesto, y cualquiera que sea el acto o estipulación que al efecto concierte, los terceros contratantes y la empresa para la cual los trabajadores presten o hayan prestado servicios responderán solidariamente de todas las obligaciones emergentes de la relación laboral y de las que se deriven del régimen de la seguridad social (...) (Artículo 30 de la LCT).

Podría prestarse a confusión, dicha apreciación queda completamente descartada teniendo en cuenta la vinculación existe entre el agente marítimo y el armador, mediante un contrato de mandato, establecido normativamente, es decir, la representación *ex lege*, lo que implica la inexistencia de un fraude o simulación.

En otro fallo, “Youssef Abohiba, Mounir y otros c/ Propietarios y/o armadores buque de bandera panameña Ocean Iris s/ Diferencias de salarios”, de la Sala 8, de la CNAT, (Expte. 3546/00, Sentencia N° 31.442, del 29/08/2003), se estableció:

en el caso, los tripulantes demandaron el pago de sus remuneraciones pendientes de pago de quien fuera su empleador, identificado genéricamente como ‘propietarios y/o armadores’ del buque en el que navegaron, que poseía bandera panameña, denunciando a quien fuera su agente marítimo en los términos del artículo 193 de la ley de navegación. Como todo representante, el agente marítimo no responde por las obligaciones de su comitente. Pero, probada la existencia de una deuda salarial y su monto, no son operativas las presunciones derivadas del incumplimiento de cargas registrales impuestas por la legislación argentina no aplicable, por lo que es procedente el dictado de sentencia contra los operadores del buque o el propietario o armador.

Como se puede observar nuevamente se inicia la acción respecto de varios sujetos pasivos, a los que la sentencia denomina operador del buque, propietario o armador, excluyendo por completo al agente marítimo citado en el proceso, fundado en el artículo 193 de la LN.

En el mismo sentido, en la causa “Viltes Daniel y otros c/ Mediterranean Shipping Company SA s/ Diferencias de Salarios”, de la C. Nac. Trab., Sala 8, del 30/11/2004, se ha sostenido que “el agente marítimo es un representante del armador, designado por éste, el propietario del buque o el capitán. Bastaría para desestimar toda acción en su contra fundada en la actuación cumplida en ese carácter con las reglas generales sobre el efecto relativo de los contratos (artículos 1195 y ss. del CC) y sobre el mandato (artículo 1930 del CC)”.

En el presente caso se trata de la prestación de servicios de un sereno de buque en una embarcación de nacionalidad extranjera, exigiendo las reglamentaciones (el Régimen de Seguridad Portuaria (REGISEPORT), según decreto 890/80) la

obligatoriedad de contar con un servicio de serenos, por lo que ante el supuesto devengamiento de alguna diferencia salarial se procede a demandar al agente marítimo que, sin entrar en la cuestión vinculada a la procedencia o no del reclamo de orden salarial, se resuelve la excepción de falta de legitimación pasiva interpuesta por la demandada, excepción que es acogida por el tribunal interviniente fundada en las prescripciones del artículo 199 de la LN que dispone —como fuera explicado—, que “(...) el agente marítimo, en cualquiera de sus designaciones, no responde por las obligaciones de su representado, salvo la responsabilidad que le corresponde por sus hechos personales o la que surge de las leyes y reglamentos fiscales y administrativos”.

Nuevamente, la Cámara Nac. Trab., Sala 8º, en la causa “Figuroa, Felipe N. y otros c/ Star Shipping Argentina SA”, del 30/11/2005, ratifica por completo lo resuelto en el fallo “*Viltes*”, señalando:

corresponde confirmar la sentencia que rechazó el reclamo interpuesto por los trabajadores de una agencia marítima por los jornales comprendidos entre la fecha de despacho y la de efectiva toma de prestación de servicios en los respectivos buques, pues, el agente marítimo es un representante del armador y en virtud de lo previsto en el artículo 194 de la ley 20.094 (Adla, XXXIII-A, 170) no responde por las obligaciones de su representado, salvo la responsabilidad que le corresponde por sus hechos personales o la que surja de las leyes y reglamentos fiscales y administrativos (Del voto del Dr. Morando).

Observamos así que la jurisprudencia sigue rechazando las demandas iniciadas contra el agente marítimo que ha contratado personal en representación del armador en el marco de su vinculación contractual (el mandato), citando al efecto los alcances de la norma civil.

Así lo ha expuesto la Sala 2º de la CNAT, con el voto de la Dra. Gonzalez, en autos “Cicattiello, Luis Pascual c/ Ultramar Argentina SA s/ diferencias de salarios” (del 17/03/2006), precisando:

el vínculo mantenido entre la agencia marítima y el sereno de buque se enmarca dentro de una relación previamente existente entre el primero y el armador o el propietario del buque, de modo tal que mientras el buque se encuentra en puerto argentino el agente marítimo es quien asume la actividad encomendada dentro de la cual está la de contratar a los serenos, siguiendo para ello con la rutina procedimental que prevé la norma específica (ver fs. 85/101). De tal modo, resulta evidente que el agente marítimo es un representante del armador, que es designado por éste, por el propietario o por el capitán, siendo fac-

tible aplicar al nexo existente entre ellos las reglas generales sobre el mandato (cfr. arts. 1869 a 1985, CC), debiendo destacarse que el artículo 1930 de dicho plexo legal establece que ‘contratando en nombre del mandante, no queda personalmente obligado para con los terceros con quienes contrató, ni contra ellos adquiere derecho alguno personal, siempre que haya contratado en conformidad con el mandato, o que el mandante en caso contrario hubiese ratificado el contrato’. Asimismo, el artículo 199 de la ley 20094 expresamente dispone que ‘el agente marítimo, en cualquiera de sus designaciones, no responde por las obligaciones de su representado, salvo la responsabilidad que le corresponde por sus hechos personales o la que surja de las leyes y reglamentos fiscales y administrativos’.

En cuanto a los fundamentos de las pretensiones de las partes, es importante el fallo de la Sala 6º, de la C. Nac. Trab., en autos “Bucciarelli Mario y otro c/ Agencia Marítima Nortemar SA s/ Diferencia de Salarios” (del 6/08/2007), en el cual se da una particularidad respecto de los restantes reclamos por cuanto la parte actora inicia la acción sin la existencia de co-demandados (ej. el mandante del agente marítimo, el armador), sino que lo hace directamente contra el agente marítimo como “obligada directa de la obligación incumplida” (en el caso, supuestas diferencias salariales devengadas), ante lo cual la agencia marítima demandada interpone, con buen tino, una excepción de falta de legitimación pasiva fundando su participación en la relación laboral entre el sereno del buque y el armador, sólo como mandatario de este último en los términos del artículo 199 de la LN antes comentado.

El fallo en cuestión precisa:

Es necesario destacar que la agencia marítima no fue demandada en su condición de mandataria de la firma propietaria o armadora del buque conforme el artículo 198 de la ley 20094, sino como obligada directa de la obligación incumplida -en los agravios se sostiene que era la empleadora de los demandantes, *ver fs.* 301-. Esta circunstancia brinda argumento suficiente a la excepción de legitimación pasiva invocada porque de acuerdo con lo normado por la mencionada normativa -artículo 199- el agente marítimo no responde por las obligaciones de su representado, y no se ha demostrado que el reclamo de autos se encuentre comprendido dentro de las excepciones de la referida disposición legal.

Pero es importante detenerse en uno de los agravios de la parte actora en su apelación ya que fundamenta su reclamo directo contra el agente marítimo por cuanto la considerada parte demandada que “ha efectuado, como empleadora

de los actores, los aportes y contribuciones sindicales y sociales que retuviera y/o abonara". Además, manifiesta que "la solicitud de serenos de buques elevada por la demandada a Prefectura Naval Argentina, por medio de los cuales se requirieron los servicios de los actores, desvirtúan la pretendida calidad de mandataria de la accionada (...)", es decir, fundado en la realización de dichos actos, considera a la agencia marítima como empleadora directa. Del mismo fallo surge la cuestión práctica y esencial de la función del agente marítimo ya que del voto de la Dra. Fontana se observa que "se puede advertir en los recibos de haberes acompañados en autos (ver fs. 80/127) que la Agencia Marítima Nortemar SA abonaba los respectivos jornales por cuenta y orden de su mandante, del capitán del buque", siendo esta una típica función del agente marítimo en puerto, que fuera detallada precedentemente.

El fallo mencionado, no hace más que confirmar los fundamentos de la misma Sala 6º, de la C. Nac. Trab., en autos: "Escalante, Delfor Ernesto y otros c/ Agencia Marítima Multimar SA s/ diferencias de salarios (SD. 59.613, del 11/06/2007)".

Hasta aquí la jurisprudencia ha reconocido el carácter de representante legal del agente marítimo respecto de su mandante, el armador del buque, como así también los alcances de la responsabilidad por aplicación de los artículos 193 y 195 de la LN.

Ahora bien, en el fallo: "Laurora Pascual c. Transplata SA s/ Diferencia de Salarios", de la C. Nac. Trab., Sala 7º, se observa una resolución diferente, sin que ello implique un cambio en el criterio jurisprudencial antes referido, por cuanto en el mencionado proceso no se ha podido acreditar la representación legal de su mandante por parte de la agencia marítima, es decir, la vinculación jurídica entre el armador del buque y la agencia marítima. Se observa que, si bien la LN establece principios generales de interpretación (artículo 1 LN), no caben dudas que dichos extremos deben ser acreditados en el expediente judicial.

En el caso, ante el reclamo efectuado contra la agencia marítima, esta opone una excepción de falta de legitimación pasiva fundada en el artículo 199 de la LN, de manera tal que el juez interviniente en primera instancia, haciendo referencia a la normativa de la navegación, rechaza la demanda ante lo cual la parte actora interpone recurso de apelación. Del voto del Dr. Rodríguez Brunengo se extrae:

más allá de lo que pudiera decirse al respecto, es evidente que la accionada no ha invocado en su contestación de demanda quién es el 'capitán, armador o propietario' para quien -supuestamente- brindó sus servicios como agente marítimo en la contratación del actor. Tan es así, que -como indicara la apelante- los recibos de haberes fueron extendidos por la accionada (ver fs. 128) sin que se hiciera alusión al-

guna en los mismos a la representación que dijo estar ejerciendo. En tal sentido, como ha dicho esta Sala en los autos 'Aranda, Mario Javier y otro c/Hamburg Sud Sucursal Argentina s/diferencias de salarios', SD 40.030 del 16/4/2007, es requisito esencial del recibo de haberes la identificación del empleador y, en el presente caso, la única parte identificada fue la demandada (artículo 140, LCT). Siendo así, entiendo que la accionada ha asumido la condición de empleadora frente al trabajador, resultando aplicable a su proceder lo expresado en el brocardico 'venire contra factum proprium non valet', por lo que como tiene dicho la inveterada doctrina de la Corte: 'no es admisible que un litigante pretenda aportar razones de derecho que contravengan su propia conducta anterior, cuando ésta ha sido adoptada de un modo formalmente relevante y jurídicamente eficaz' (CSJN: 319-1331, entre otros).

En rigor, no puede hablarse de un cambio de jurisprudencia sino de una falta de acreditación de la vinculación con el agente marítimo y el contrato de mandato a los fines de probar la realización de tareas en nombre de otro, implicando a consideración de este tribunal la existencia de una relación laboral directa, entendiéndose así que, los casos en los cuales podría condenarse a la agencia marítima (artículo 14 de la LCT) podrían resultar de la falta de acreditación del carácter pertinente (falta de presentación de la documentación correspondiente) o por fraude laboral debidamente probado.

VII. Conclusiones finales

La figura del agente marítimo, de importante función en aquellos puertos donde el armador no tiene su domicilio, presenta varias particularidades respecto de aquellas actividades que desarrolla en el marco de la vinculación contractual con este último.

La representación no solo emerge del contrato de mandato celebrado entre las partes sino que también nace de la regulación especial (artículo 193 de la LN) que establece la representación *ex lege*, que implica asumir las posiciones activa y pasiva, judicial y extrajudicial de sus mandantes (el capitán, el armador o el propietario del buque), ya sea ante organismos públicos o ante los particulares, siempre vinculados a todos los efectos y responsabilidades del viaje para el que fue designado, cumpliendo funciones vinculadas al ingreso, la permanencia, el aprovisionamiento o la salida del buque, donde sus mandantes no tengan su domicilio habitual o plaza comercial.

Las funciones del agente marítimo y la forma jurídica de vinculación estudiada se configuran cuando se dan los siguientes requisitos: 1) la designación por par-

te del capitán, propietario o armador del buque y que ninguno de ellos tenga su domicilio habitual en el lugar de actuación del agente marítimo (importando una limitación geográfica); 2) que los organismos ante los cuales interviene el agente marítimo acepten el mandato conferido y que este cumpla con todos los requisitos establecidos en las normas reglamentarias descriptas; y 3) que se produzca el ingreso del buque al puerto.

Los fundamentos brindados precedentemente nos revelan el particularismo que tiene esta figura respecto a la acreditación de su personería para cumplir su función de representación en un proceso judicial prescindiendo de las formas sacramentales exigidas por las normas procedimentales, pero debiendo acreditar su vínculo con el capitán, el propietario o el armador del buque mediante las certificaciones de estilo expedidas por las entidades donde el agente marítimo ha cumplido sus funciones.

En el marco de la representación, más precisamente del contrato de mandato, además de su determinación legal, desempeña funciones y/o concreta negocios para sus representados, cualquiera sea la designación del mismo (agente marítimo o agente marítimo “confidencial”), por lo que no responde por las obligaciones de su representado, salvo la responsabilidad que le corresponde por sus hechos personales o los que surja de la leyes y reglamentos fiscales (especialmente vinculados a su intervención ante la autoridad aduanera) y administrativos, como lo dispone el artículo 199 de la LN.

En este contexto, y teniendo presente la descripción efectuada respecto de la caracterización del agente marítimo, los reclamos de índole laboral iniciados contra este último respecto de aquel personal que pueda contratar para prestar servicios en buques de sus mandantes, difícilmente puedan tener éxito en sus pretensiones, debiendo dirigir las mismas ante el verdadero legitimado pasivo, sin perjuicio de lo cual, las normas especiales permiten dirigir el reclamo (efectuar intimaciones y/o notificaciones judiciales) ante esta figura en el puerto donde se han devengado los mismos, no ya a título personal del agente marítimo, sino ante sus mandatarios por cuanto así lo impone la normativa.

VIII. Bibliografía

Chami, D. E. (2010). *Manual de Derecho de la Navegación*. 1era. ed. Buenos Aires: Abeledo Perrot.

Diez Mieres, A. (1954). *Derecho de la Navegación*. Buenos Aires: Liberia Editorial Macchi Hnos.

González-Lebrero, R. A. (1999). *El Agente Marítimo*. Buenos Aires: Revista Ateneo del Transporte, pp. 27-44.

González-Lebrero, R. A. (2000). *Manual de Derecho de la Navegación*. Buenos Aires: Depalma.

Gozaíni, O. A. (2016). Formas de acreditar la personería en juicio (sobre el artículo 1017 del Código Civil y Comercial). *Revista Sup. Doctrina Judicial Procesal* (noviembre). Buenos Aires: La Ley. AR/DOC/1796/2016.

Grisolia, J. A. (2004). *Tratado de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social*. Buenos Aires: Lexis Nexis.

Malvagni, A. (1950). *Curso de Derecho de la Navegación*. Buenos Aires: Depalma.

Maza, M. Á. (2008). *Ley de Contrato de Trabajo. Comentada*. 2da. ed. Buenos Aires: La Ley.

Montiel, L. B. (1975). *Curso de Derecho de la Navegación*. Buenos Aires: Astrea.

Ray, J. D. (1954). *Jurisprudencia sobre la responsabilidad y personería en juicio del agente marítimo por derechos u obligaciones de los armadores*. Buenos Aires: La Ley. T. 70, p. 627.

Ray, J. D. (1959). *Derecho de la Navegación. Particularismo y Autonomía*. Buenos Aires: Abeledo Perrot.

Ray, J. D. (1991). *Derecho de la Navegación*. Buenos Aires: Abeledo Perrot. T 1.

Ray, J. D. (1993). *Derecho de la Navegación*. Buenos Aires: Abeledo Perrot. T 2.

Ray, J. D. (1992). *Derecho de la Navegación*. Buenos Aires: Abeledo Perrot. Apéndice I.

Romero Basaldúa, L. C. (1991). *Los Agentes Marítimos*. Córdoba: Marcos Lerner Editora Córdoba.

Rueda, C. (1944). *El agente marítimo en la Legislación Argentina*. Buenos Aires: Valerio Abeledo.

Simone, O. B. (1984). *Concepto y representación del Agente Marítimo*. T. 107 (pp. 819-824). Buenos Aires: El Derecho.

Simone, O. B. (1996). *Compendio de Derecho de la Navegación*. Buenos Aires: Depalma.

Tosi, J. L. (1994). *Diccionario de Derecho Aduanero*. Buenos Aires: Depalma.

Vidal Amodeo, J. (1997). Agentes Marítimos. *Revista Ateneo del Transporte*. Año 6. N° 18, (p. 21). Buenos Aires.

Wadner D'Antoni, C. (2006). *Responsabilidad Jurídica do agente marítimo*. Buenos Aires: La ley. AR/DOC/2617/2006. RDM 2006-3.37

Jurisprudencia

C. Nac. Trab., Sala 4º, 20/05/1986, (Expte. 56.035), "Carlos Alberto y otro c/ Agencia Marítima Takis N. Contogeorgis S.R.L. y otro s/ cobro de pesos".

C. Nac. Civ. y Com. Federal, Sala 2º, 21/04/1987, "Satecha Costa Afuera SA c/ Capitán y/o Armador y/o Propietario y/o Agentes Buque "Puerto Chacabuco" s/ Representación agente marítimo. Contrato remolque maniobra".

C. Nac. Cont. Adm., Sala 4º, 10/12/2002, "Galli, Jeanneret de Pérez Cortés, Uslenghi", del 28.149/00" "Antonio María Delfino S.A. c/PNA -Disp. DPSJ JS1 N° 12/99".

C. Nac. Trab., Sala 8º, (Sentencia N° 31.442 del 29/08/2003), (Expte. 3546/00), "Youssef Abohiba, Mounir y otros c/ Propietarios y/o armadores buque de bandera panameña Ocean Iris s/ Diferencias de salarios".

C. Nac. Trab., Sala 8º, 30/11/2004, "Viltés Daniel y otros c/ Mediterranea Shipping Company SA s/ Diferencias de Salarios".

C. Nac. Trab., Sala 7º, 19/04/2005, "Reyes, Jose Luis c/ Ultramar S.A. s/ Diferencias de salarios.

C. Nac. Trab., Sala 8º 30/11/2005, "Figueroa, Felipe N. y otros c/ Star Shipping Argentina SA". AR/JUR/7088/2005.

C. Nac. Trab., Sala 2º, 17/03/2006", "Cicattiello, Luis Pascual c/ Ultramar Argentina SA s/ diferencias de salarios" (Boletín Temático de Jurisprudencia de la C. Nac. Trab., "Serenos de buques", Sumarios de Sentencias de la CNAT, actualización Mayo de 2013).

C. Nac. Trab., Sala 6º (del 11/06/2007), en autos: "Escalante, Delfor Ernesto y otros c/ Agencia Marítima Multimar SA s/ diferencias de salarios (SD. 59.613)".

C. Nac. Trab., Sala 6º, 6/08/2007, “Bucciarelli Mario y otro c/ Agencia Marítima Nortemar SA s. Diferencia de Salarios”. (Boletín Temático de Jurisprudencia de la C. Nac. Trab., “Serenos de buques”, Sumarios de Sentencias de la CNAT, actualización Mayo de 2013).

C. Nac. Trab., Sala 7º, 26/03/2009, “Laurora Pascual c/ Transplata SA s/. Diferencia de Salarios” (SD 41.640).

Otros documentos consultados

Jornadas Sobre Derecho De La Navegacion (1961). *En conmemoración del Sesquicentenario de la Revolución de Mayo*. Buenos Aires: Depalma, (7 al 13 de noviembre de 1960).

Fecha de recepción: 02-04-2018 Fecha de aceptación: 24-05-2018