Voces: PERSONAL EMBARCADO - DERECHO DEL TRABAJO - CONTRATO DE TRABAJO - PRINCIPIOS GENERALES DEL DERECHO - BUQUES

Título: Ley 27.802. Exclusión de la Ley de Contrato de Trabajo del personal embarcado comprendido en el régimen de la Ley 20.094

Autor: Salthú, J. Gustavo

Fecha: 27-oct-2026

Cita: MJ-DOC-19033-AR | MJD19033

Producto: LJ,MJ

Sumario: *I. Introducción. II. Centenaria recomendación de la OIT referente a la legislación del trabajo de la gente de mar. III. Antecedentes jurisprudenciales. IV. Autonomía normativa. V. Inaplicabilidad al personal embarcado de la Ley de Contrato de Trabajo. VI. Conclusión.*

Por J. Gustavo Salthú (*)

I. INTRODUCCIÓN

La ley 27.802 (1), vigente a partir del día de su publicación (2), en su artículo 1º sustituyó el art. 2 de la Ley de Contrato de Trabajo Nº 20.744 (t.o. 1976) y sus modificaciones, incorporando en el inciso g) la exclusión expresa de su aplicación, al personal embarcado comprendido en la Ley de Navegación 20.094 (3).

De tal forma, como veremos, quedó legalmente establecida la incompatibilidad de la normativa especificamente aplicable al personal embarcado comprendido en la Ley de Navegación, excluyéndolo del marco regulatorio general, concordantemente con los precedentes jurisprudenciales, dados por la justicia competente en razón de la materia vinculada a la jurisdicción marítima (4), que venían resolviendo en este sentido.

II. CENTENARIA RECOMENDACIÓN DE LA OIT REFERENTE A LA LEGISLACIÓN DEL TRABAJO DE LA GENTE DE MAR

Al año siguiente de inicio de su actividad, la OIT en la segunda reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo celebrada en Génova en 1920, emitió una «RECOMENDACIÓN SOBRE LA ADOPCIÓN DE ESTATUTOS NACIONALES DE LA GENTE MAR» (5) considerando la necesidad de llevar adelante una codificación clara y sistemática de la legislación nacional de cada país, de la gente de mar universalmente considerada, tanto si está enrolada a bordo de un buque de su propio país como en buques extranjeros, con el objeto de que pueda conocer mejor sus derechos y sus deberes. Por ello, considerando que dicha codificación apresurará y facilitará el establecimiento de un estatuto internacional de este colectivo de trabajo, recomendó a cada uno de los miembros de la OIT, que proceda a incorporar en un estatuto de la gente de mar, todas las leyes y reglamentos relativos a la misma considerada como tal.

Las particulares características del personal embarcado determinó que desde su constitución en el año 1919, la Organización Internacional del Trabajo se ocupó sucesivamente del trabajo marítimo.Las convenciones sobre esta actividad dadas por la OIT aprobadas por Argentina son muy numerosas (6) y encuadran dentro del principio de autonomía que actualmente rige el derecho de la navegación, interpretación analógica (7) y jurisprudencia laboral que contempla la realidad de esta actividad.

III. ANTECEDENTES JURISPRUDENCIALES

La falta de decisiones jurisprudenciales uniformes, en un momento generó dudas sobre el régimen legal aplicable al trabajador marítimo. Es decir, si estaba incluido o excluido del marco general.

El distinto tratamiento dado al instituto de despido reafirmó esta discordancia.

Un primer fallo plenario de la CNAT, el 06/11/1952, en el caso «Pisani» (8) resolvió que la gente de mar no se encontraba sujeta a lo establecido por el Decreto 33.302/45 (9) «con excepción de las relacionadas con el sueldo anual complementario».

Posteriormente, un nuevo plenario de la CNAT, el 19/04/1968, en el caso «Farber» (10), anterior a la promulgación de la Ley de

Marina Mercante 17.371 (11), en relación a los tripulantes de remolcadores y embarcaciones menores que navegaban exclusivamente dentro de los límites portuarios, resolvió que se regía por las normas de carácter general previstas por el código de comercio en los arts. 154 a 160, manteniendo de tal forma el mismo régimen de protección del despido que el que resultaba aplicable a los trabajadores terrestres.

Plenarios posteriores dictados cuando ya se encontraba vigente la Ley de Contrato de Trabajo (t.o. 1976) con la reforma introducida por la ley 21.297, pusieron fin a la dicotomía interpretativa.

En el plenario recaído en el caso «Molinari» (12), el Procurador General del Trabajo, Dr. Jorge G.Bermúdez, en un dictamen que fue convalidado por la mayoría de los magistrados votantes, sostuvo que respecto de la gente de mar «los antecedentes legislativos y jurisprudenciales, que a lo largo de un tiempo bastante prolongado diseñaron un prototipo laboral que posee una caracterización tan marcada que pareciera apartarse de cualquier esquema genérico que correspondiere al vínculo de trabajo subordinado común, y lo haga permanecer asociado al derecho de la navegación propiamente dicho, desconectándolo del tratamiento normativo que rige el trabajo terrestre (Malvagni Atilio 'Tratado de Derecho del Trabajo', T. III, pág.23 sigtes)».

Específicamente, el fallo determinó que la indemnización por incapacidad absoluta establecida en el art. 212 de la LCT (t.o. 1976) no era aplicable a la gente de mar comprendida en el Acta Convenio del 25/07/1972 (CCT 370/71) suscripta entre los sindicatos marítimos y el sector armador empresario.

Finalmente, en un plenario posterior dado por la CNAT en el caso «Canteros» (13), el Procurador General del Trabajo, consideró que respecto del cómputo de la antigüedad de la gente de mar «resulta importante reiterar que, en el caso, la autonomía colectiva ha gestado una sistemática normativa distinta y singular en materia de estabilidad, elaborada a través de un dispositivo que incluye plazos y calificaciones con acentos propios e independientes de la ley común laboral».

En definitiva, toda insuficiencia de la ley especial, ha quedado librada a las soluciones que para ella introduzca la regulación convencional de la actividad (14).

IV. AUTONOMÍA NORMATIVA

A partir de la sanción de la Ley de Contrato de Trabajo 20.744 (B.O. 27/09/1974), el art. 2º de la misma, especialmente en la redacción que le dio la ley 21.297 (B.O.29/04/1976), la aplicación de la norma general al colectivo de trabajo que conforma la gente de mar, a pesar de no haber sido expresamente excluido por ésta, quedó condicionada a que sus disposiciones sean compatibles con la naturaleza y modalidades de la actividad de que se trate y con el específico régimen jurídico al que se halle sujeta.

Respecto del personal embarcado, los contratos de ajuste se rigen por la ley de nacionalidad del buque, en el que el capitán, oficiales y demás tripulantes presten sus servicios, según lo ha determinado expresamente la Ley de Navegación (15).

Es decir que a partir de la sanción de la Ley 26.994 (16), que derogó el Código de Comercio (17), excepto los artículos vinculados al régimen laboral marítimo (18), que se incorporaron como artículos 631 a 678 de la Ley de Navegación, para la tripulación enrolada en buques de pabellón nacional, actualmente rige dicha normativa.

Por ello, tratándose de una actividad legalmente reglamentada por su objeto, frente a las modalidades especiales del trabajo marítimo, con anterioridad a esta incorporación legislativa señalaba Juan Carlos Fernández Madrid, que «Todos los tripulantes forman parte del personal embarcado dado que, de acuerdo a la ley 20.094, nadie puede embarcarse ni ejercer función alguna en los buques de la matrícula nacional, sin hallarse inscripto en el respectivo registro y sin tener su libreta de embarco (art. 107). Además, deben formalizar los respectivos embarcos y desembarcos (art. 108), y están obligados a cumplir los deberes impuestos por la citada Ley de Navegación en sus arts. 138 y 139» (19). A ello se suma la normativa incorporada a la Ley de Navegación señalada en el párrafo precedente.

V. INAPLICABILIDAD AL PERSONAL EMBARCADO DE LA LEY DE CONTRATO DE TRABAJO

La reforma legislativa introducida por la ley 27.802 al art. 2º de la Ley de Contrato de Trabajo (t.o.1976), en cuanto a su ámbito de aplicación, mantiene el primer párrafo de la norma conforme el texto modificado por la ley 21.297, estableciendo que: «La vigencia de esta ley quedará condicionada a que la aplicación de sus disposiciones resulte compatible con la naturaleza y modalidades de la actividad de que se trate y con el específico régimen jurídico al que se halle sujeta».

Declarando que: «Las disposiciones de esta ley no serán aplicables: [entre otras] g. Al personal embarcado comprendido en el régimen de la Ley de Navegación Nº 20.094 y sus modificaciones, sin perjuicio de las normas de las Convenciones Colectivas de Trabajo que resulten aplicables».

En definitiva, el personal embarcado quedó definitivamente categorizado como un trabajador dependiente y el contrato de ajuste como una especie particular dentro del género de los contratos de trabajo.

Esta situación ha sido claramente visualizada por Miguel Ángel Maza y Juan Martín Segura, quienes comentando el nuevo texto de la norma sostienen que:

«la reforma hace inaplicable la LCT al personal embarcado comprendido en la Ley de Navegación 20.094 -sin negar que se trate de

trabajo dependiente-, pero no prohibe la aplicación a esos contratos de los Convenciones Colectivos correspondientes» (20).

Sin perjuicio de ello, ante una controversia entre las partes vinculadas por un contrato de ajuste, siendo que el juez debe resolver todos los asuntos que sean sometidos a su jurisdicción mediante una decisión razonablemente fundada (21). Es decir, siguiendo la ley que deberá ser interpretada teniendo en cuenta sus palabras, sus finalidades, las leyes análogas, los principios y los valores jurídicos, de modo coherente con todo el ordenamiento (22), entendemos que ante todo vacío legal existente en la legislación marítima que regula especialmente al personal embarcado, resultará aplicable la ley común, previo test de compatibilidad llevado adelante en base a las modalidades propias del trabajo marítimo, recurriendo a los usos y costumbres y la analogía.

Dentro de estos límites, ante la ausencia de normativa expresa, excepcionalmente podría recurrirse a la leygeneral conforme sus principios y disposiciones generales, modalidades de actualización y repotenciación de los créditos laborales por depreciación monetaria, la forma de efectivización del pago en juicio u otras normas que resulten compatibles con la actividad marítima, ello sin perjuicio, de las remisiones normativas a las que puedan arribar convencionalmente las partes sindical y empresaria, dentro del ámbito de la ley 14.250, en tanto la inaplicabilidad de la normativa general, lleva a la necesidad insoslayable de regular especialmente diversos institutos por fuera de la Ley de Contrato de Trabajo, tales como jornada de trabajo y descansos, régimen de francos, descanso semanal, formas retributivas, tripulante faltante, salario a órdenes, bonificaciones especiales, régimen de indemnización por despido, incompatibilidad con el otorgamiento de preaviso, entre otros derechos propios de la prestación de servicios vinculada a la navegación por agua.

Destacando que la aplicación de los usos y costumbres y la analogía no afectan el principio de autonomía del derecho de la navegación, que expresamente los incluye dentro de las fuentes normativas que rigen todas las relaciones jurídicas originadas en la navegación por agua, según lo determina expresamente la ley especial que regula la materia (23). Principio que es concordante con la regla general que contiene al efecto el Código Civil y Comercial de la Nación, en tanto declara que «los usos, prácticas y costumbres son vinculantes cuando las leyes o los interesados se refieren a ellos, o en situaciones no regladas legalmente, siempre que no sean contrarios a derecho» (24).

A su vez, la exclusión del personal embarcado del marco normativo general, lleva a la necesaria aplicación de la legislación laboral marítima y de las Convenciones Colectivas que rigen esta prestación con su permanente e indispensable actualización, y la legislación transversal a la relación de dependencia, entre otras la Ley de Riesgos de Trabajo (25), la Ley de Asociaciones Profesionales (26) y Ley de Obras Sociales (27).

VI. CONCLUSIÓN

En suma, la reforma introducida por la Ley 27.802, al sustituir el art.2º de la LCT, en su inciso g), excluye en forma expresa la aplicación de la ley general al personal embarcado comprendido en el régimen de la Ley de Navegación y sus modificatorias, cumpliendo con una recomendación centenaria de la OIT, en el sentido de llevar adelante una codificación clara y sistemática de la legislación nacional de cada país de la gente de mar, sostenida reiteradamente por la doctrina que siempre consideró que el contrato de ajuste debía encontrarse regido e integrado a la Ley de Navegación (28).

De tal forma, se recepta legislativamente la doble incompatibilidad que presenta el régimen general con el especial, en lo referente a la prestación de servicios en relación de dependencia del personal embarcado integrante de la tripulación del buque, conforme la naturaleza y modalidades de la actividad marítima navegatoria y el específico régimen jurídico al que se halla sujeta (29), en base con la realidad impuesta por la actividad marítima en la que el buque como unidad técnica o de ejecución, constituye el establecimiento destinado al logro de los fines de la empresa (30) en el que convive la tripulación durante todo el tiempo de duración de cada viaje, llevando a la inaplicabilidad por incompatibilidad de diversos institutos de la ley general.

---

(1) Ley 27.802, (B.O. 06/03/2026).

(2) Ley 27.802, art. 217.

(3) Ley 20.094, (B.O. 02/03/1973).

(4) Art. 116 de la CN, Ley 48. 2, inc. 10), 515 de la Ley 20.094 que determinan la competencia de los tribunales nacionales para las causas de almirantazgo y jurisdicción marítima, cuya jurisprudencia venía excluyendo a la denominada «gente de mar» del marco normativo general previsto por la LCT.

(5) OIT, «CONVENIOS Y RECOMENDACIONES SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO», Ed. OIT-Ginebra, 2da edición 1988, pág. 5.

(6) OIT, Convención de Genova de 1920, sobre:edad mínima de admisión en el trabajo marítimo; sobre indemnización por desempleo en caso de naufragio o pérdida del buque; sobre colocación de marinos, aprobadas por ley 11.727.

Convención de Ginebra 1921 sobre: edad mínima de admisión de los menores en calidad de pañoleros o fogoneros; examen médico obligatorio para emplear a tripulantes menores de 18 años a bordo de buques mercantes, aprobadas por ley 12.232. Convención de Ginebra de 1926, sobre: contrato de ajuste de los tripulantes, repatriación de tripulantes aprobadas por ley 13.560. Convención de

Ginebra de 1936 sobre: edad mínima para admitir niños en el trabajo marino, aprobado por ley 14.329. Convención de Seattle de 1946 sobre: pensiones a los marinos; examen médico de marinos aprobadas por ley 14.329.

Convención de Seattle de 1945 sobre: alimentación y servicios de cocina a bordo de los buques aprobados por Decreto 11594/56. Convenio de Ginebra de 1958 sobre discriminación en materia de empleo y ocupación aprobado por ley 17.677. Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006) de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) constitutivo de un tratado internacional de estándares mínimos de trabajo y vida para toda la gente de mar a nivel mundial. Habitualmente denominado como «Carta de derechos de la gente de mar», ratificado por Argentina por ley 26.920 (B.O. 24/12/2013).

(7) Ley 20.094, art. 1 y 5. José Domingo Ray «Ley de Navegación 20.094» Ed. Abeledo- Perrot 1981, págs. 143 y 145.

(8) CNAT, plenario del 06/11/1952, «PISANI, Domingo c/ COMPAÑIA ARGENTINA DE PESCA», LL, tomo 70, pág. 478. Síntesis de doctrina citada por Allocati Amadeo y Pirolo Miguel Ángel, «LEY DE ORGANIZACION Y PROCEDIMIENTO DE LA JUSTICIA NACIONAL DEL TRABAJO» Ed. Astrea 1993, T. 2, pág. 646.Fallo plenario 19.

(9) Ratificado por ley 12.921 sancionada el 21/12/1946 y publicada en el B.O del 27/06/ 1947.

(10) CNAT, plenario del 19/04/1968, «FARBER, Guillermo c/ FLOTA ARGENTINA DE NAVEGACION FLUVIAL», LL, tomo 130, pág. 626. Síntesis de doctrina citada por Allocati Amadeo y Pirolo Miguel Ángel, «LEY DE ORGANIZACION Y PROCEDIMIENTO DE LA JUSTICIA NACIONAL DEL TRABAJO» Ed. Astrea 1993, T. 2, pág. 660. Fallo plenario 115.

(11) Ley 17.371, B.O. 09/08/1967. Ley de Marina Mercante, Trabajo a Bordo de Buques.

(12) CNAT, plenario del 25/06/1981 «MOLINARI, Elbio A. C/ EMPRESAS LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS», ED diario del 01/09/1981, LL, T.

1981-D, pág. 18 (13) CNAT, plenario del 20/05/1988, «CANTEROS, Roberto c/ SHELL CIA ARGENTINA DE PETROLEO S.A.» DJ, 1988-2, pág. 1036.

(14) CNAT, fallo plenario «Molinari» precedentemente citado, voto Dr. Ricardo A. Guibourg.

(15) Ley 20.094, art. 610. La denominada «ley del pabellón», también fue establecida por el art. 1 de la ley 17.371 (B.O. 09/08/1967).

(16) Ley 26.994, vigente a partir del 1 agosto de 2015, según ley 27.077 (B.O. 19/12/2014).

(17) Ley 26.994, art. 4 derogó el Código de Comercio aprobado por las Leyes 15 y 2.637.

(18) Arts. 891, 892, 907,919, 926, 984 a 996, 999 a 1003 y 1006 a 1017/5.

(19) Juan Carlos Fernández Madrid, «TRATADO PRACTICO DE DERECHO DEL TRABAJO», Ed. LL 1989, T. I, pág. 736, (20) Miguel Ángel Maza y Juan Martin Segura, «GUIA PARA CONOCER LA REFORMA A LA LEY DE CONTRATO DE TRABAJO SEGUN LA LEY 27.802 DE MODERNIZACION LABORAL», Ed. Rubinzal Culzoni, 2026, pág. 107.

(21) CCyCN, Ley 26.994, art. 3.

(22) CCyCN, Ley 26.994, art. 2.

(23) Ley 20.094, art. 1.

(24) CCyCN, Ley 26.994, art. 1

(25) Ley de Riesgos del Trabajo Nº 24.557, y sus modificatorias B.O. 04/10/1995, Ley 26.773 B.O.26/10/2012 y Ley 27.348 B.O. 24/02/2017.

(26) Ley de Asociaciones Profesionales Nº 23.551, B.O. 22/04/1988.

(27) Ley de Obras Sociales Nº 23.660, 20/01/1989.

(28) Atilio Malvagni, «RÉGIMEN DE LOS TRABAJADORES MARÍTIMOS», en Tratado de Derecho del Trabajo, dirigido por Mario Deveali, Ed. LL 1965, T.III, pág. 13; Rodolfo A. González Lebrero «MANUAL DE DERECHO DE LA NAVEGACION», Ed. Depalma 1979, 3º ed., pág. 213 y subsiguientes; José Domingo Ray, «DERECHO DE LA NAVEGACION», Ed. Abeledo Perrot 1992, T. I, pág. 197, ítem c). y Osvaldo Blas Simone, «COMPENDIO DE DERECHO DE LA NAVEGACION», Ed.

Depalma 1996, 3º ed., pág. 168, nº 40.

(29) Justo López en «LEY DE CONTRATO DE TRABAJO COMENTADA»(obra conjunta con Norberto O. Centeno y Juan Carlos

Fernández Madrid), Ed. Contabilidad Moderna 1978, T. I, pág. 33 ítem c) La ley de contrato de trabajo y las leyes especiales.

(30) SCBA, 13/03/1990, «ARGENBEL S.A. s/ Quiebra», LL, 1991- C-555.

(*) Abogado. Universidad Nacional de Mar del Plata. Especialista en Magistratura Judicial Universidad Nacional de Mar del Plata. Especialista en Derecho Social Universidad Nacional de La Plata.