

Derecho de la Navegación

Unidad 1: Derecho de la Navegación.

Otras denominaciones: “Derecho de la Navegación” puede generar el equívoco de sugerir que incluye tanto la navegación por agua como por aire.

Lena Paz afirma que, entre nosotros, debe emplearse esta denominación, porque en la Argentina la ley de nav. comprende “todas las relaciones jurídicas originadas en la navegación por agua” (art. 1). “Derecho Marítimo” también es equívoca porque nuestra materia no regula sólo la actividad que se desarrolla en el mar, sino también la de ríos y lagos.

“Derecho Náutico” Comprende la navegación marítima, fluvial y lacustre. Pero a Chami no le gusta.

Concepto: El derecho de la navegación es el conjunto de normas que regulan los hechos, instituciones y relaciones jurídicas derivadas del ejercicio de la navegación por agua o que son modificadas por ésta. (Definición de Chami, Montiel y Videla Escalada).
Se integra por normas internas e internacionales.

Navegación es el desplazamiento dirigido de un objeto que flota en un medio acuático. Es un medio para alcanzar una finalidad buscada, un traslado en un buque por los espacios acuáticos. Sin embargo, simultáneamente es un fin en si mismos, por ejemplo para el capitán.

Caracteres:

- I. **Internacionalidad:** Al trasladarse, el buque se pone en contacto con más de un ordenamiento jurídico nacional. Esto genera que, ante un caso dado, se planteen tanto conflictos de leyes como de competencia, los que requieren sistemas de solución para determinar la norma aplicable y el tribunal competente. La unificación internacional es un paradigma que se quiere alcanzar. Además, en la antigüedad, las normas se adoptaban por el consenso expreso o implícito de los pueblos navegantes y se aceptaban como obligatorias por fuerza del uso.
- II. **Integralidad:** En este derecho confluyen normas de diversos tipos, de derecho público y privado.
- III. **Reglamentarismo:** Tiene muchas disposiciones administrativas, que regulan situaciones particulares y de detalle. Se ha dicho que es conveniente que las leyes de la materia sólo contengan los preceptos básicos orientadores de la disciplina y que las disposiciones reglamentarias regulen su efectivización.
- IV. **Autonomía:** más adelante.
- V. **Dinamismo:** el avance técnico y la investigación generó la evolución de nuestra materia. También el surgimiento de hechos y relaciones jurídicas carentes de regulación previa.
- VI. **Politicidad:** Hay dos puntos de vista. Por un lado, es una rama del derecho cuyas soluciones tienen una acentuada influencia política. Pero, también se regula una actividad que requiere una determinada política para su desarrollo. Ver política naviera.

Contenido: El objeto-fin del derecho de la navegación es que la expedición pueda cumplirse. De la conjunción de la expedición marítima y del peligro, nace la aventura marítima. Esta rama del derecho se compone de figuras típicas y figuras particularistas.

Las **figuras particularistas** son figuras de otras ramas del derecho (por ejemplo, del derecho civil o comercial) que han sido tomadas, adaptadas e incorporadas al derecho de la navegación. Ej: hipoteca naval, régimen de privilegios marítimos

Las **figuras típicas** son la respuesta jurídica a las necesidades propias de la navegación (caracterizada ésta por el medio en el cual se desarrolla, los espacios acuáticos. Y el vehículo empleado, el buque). Ejemplos: asistencia y salvamento, avería gruesa y el capitán.

Sin embargo, un conjunto de hechos de la navegación es regido por normas de neto carácter administrativo, penal, laboral, procesal, internacional público o privado. Muchas de estas normas se encuentran en la propia Ley de la Navegación. Otras, en los códigos de otras ramas del derecho.

Influencia del hecho técnico: La navegación o el transporte en sentido jurídico exige la existencia de un objeto específico comprometido contractualmente y que de ello derive una obligación legal. En sentido económico, los hechos son similares pero no existe el compromiso contractual. En sentido técnico, se da exclusivamente cuando constituye una mera traslación por los espacios acuáticos, sin finalidad jurídica ni económica, por ej. la navegación deportiva. Por otra parte, este sentido está incluido en los otros dos.

El derecho de la navegación regula la navegación en sentido técnico, así como también abarca los otros dos sentidos. La Ley de Navegación regula todos sus tipos, cualesquiera sean las aguas (marítimas, fluviales o lacustres) y el fin que persiga (fin de lucro o no). La única excepción es el transporte en pequeñas embarcaciones, que la ley excluye parcialmente en el art. 316, a ellas no se le aplican las normas sobre fletamento a tiempo, contratos de utilización de buques y las normas del transporte de carga general. Se le aplicarán las disposiciones del transporte terrestre hasta que haya una ley especial.

Importancia de los usos y costumbres: Las fuentes del derecho de la navegación están enunciadas en el art. 1 de la Ley de Navegación (ley 20.094).

La costumbre debe ser una práctica generalizada, extendida temporalmente y considerada una regla a la cual adecuar la conducta, debe ser acatada. Contrariamente, los usos carecen de alguno de tales requisitos y tienen una jerarquía inferior. La costumbre *secundum legem* es la que se refiere a una ley, y esta es mencionada en numerosos arts. de la ley de nav. En general, las normas jurídicas de esta rama, han recogido principios consuetudinarios de vigencia inmemorial. Por ej., en el plano internacional, es una antigua costumbre que los Estados concedan acceso a lugares de refugio a buques accidentados. Esto es una fuente de derecho internacional y también del derecho interno de muchos países.

La costumbre *praeter legem* es la que rige cuestiones no reguladas por la ley (art. 17 CC, art. 1 ley de nav.) Es muy común que las propias leyes remitan a los usos y costumbres del mar. El art. 218 del C.Com (Código de Comercio), contempla la costumbre de una manera distinta, la regula como pauta interpretativa de los contratos. Establece que los usos y prácticas generalmente observados en el comercio en casos de igual naturaleza, y las costumbres del lugar de donde debe ejecutarse el contrato prevalecerán sobre cualquier interpretación en contrario que se pretenda dar al contrato. La costumbre *contra legem*, es decir contraria a la ley obviamente no está legislada.

Nuevas tendencias: Al hablar del dinamismo del derecho de la nav., se dijo que el avance técnico generó situaciones novedosas que carecían de regulación jurídica previa y que presentaban una laguna legislativa. Las normas que surgieron, como producto de la necesidad de cubrir esas lagunas, dieron lugar a aquello que se denominó las “nuevas tendencias”. Es decir, que es la adaptación jurídica al hecho técnico. Ej: el derrame de hidrocarburos originó la Convención Internacional de Bruselas, 1969.

La denominada “autonomía” del sector jurídico: científica, legislativa, didáctica, jurisdiccional, importancia práctica. Distintas posturas y escuelas nacionales y extranjeras.

Escuelas nacionales y extranjeras: Doctrina dividida. Pardessus (s. XVIII) decía que el derecho de la nav., era original e inmutable en el tiempo y el espacio. El avance tecnológico invalidó este argumento.

Bonnet decía que el particularismo era relativo porque reflejaba la aplicación del derecho privado, civil y comercial a la actividad marítima.

Scialoja era partidario de la autonomía. Destacaba que nadie discutía que este derecho hubiera nacido como creación original y espontánea. Además, sigue siendo autónomo debido a que sus componentes pertenecen a categorías diferenciadas, es decir, las personas (los marinos), las cosas

(el buque) y las obligaciones (contratos de fletamento, ajuste y de seguros). También dice que hay dos tipos de lagunas, unas cuando falta en el sistema especial la institución completa, y deben ser superadas adoptando la institución de donde se encuentre, incluso en el derecho común. El segundo tipo, se da cuando falta alguna norma singular en una institución contemplada por el sistema especial.

Diez Mieres afirma que es independiente porque es una rama que no se encuentra subordinada a un derecho principal.

Donati decía que para que una rama jurídica tuviera autonomía, debía tener tres condiciones, que eran la novedad orgánica (una actividad que le sea propia y distinta de las conocidas), la especialidad de principios y la tendencia a la completividad. El derecho de la nav. las posee, ya que se desarrolla en ámbitos aislados, donde los vehículos se desplazan solitariamente.

Autonomía científica: La ley de nav., consagra la autonomía científica en su art. 1. Este consagra tanto un orden de prelación de fuentes como un método interpretativo. Se debe utilizar primero las normas y reglamentos del derecho de la nav., alterando el esquema general, en el que todas las normas prevalecen ante los decretos. Luego se aplicarán por analogía las normas del propio sistema autónomo. Este mecanismo también debe respetar el orden de prelación que establece el artículo, y tiene límites en aquellas figuras cerradas que no admiten la extensión analógica. Recién, si la solución no fuese hallada, se recurrirá al derecho común, civil o comercial. Esta solución es la que condice con la teoría de la autonomía científica. El sistema vuelve sobre sí mismo antes de requerir la concurrencia de otras ramas.

La autonomía es relativa porque si no se encontrara la solución ni siquiera en la analogía, se deben aplicar normas fuera del sistema autónomo, es decir, en el derecho común.

Debe respetarse la regla *inclusio unius est exclusio alterius*, es decir que para aplicar por analogía normas de derecho aeronáutico o de transporte terrestre, el legislador no debió tener la intención de buscar una solución distinta.

Recordemos que no puede haber analogía de normas penales.

Fallo “Paola C.”: Se rechazó la aplicación analógica de las normas de derecho aeronáutico a la limitación de responsabilidad en el caso de daño a un bulto de un embarque mayor afectado en su valor total por la avería a ese único bulto. Se consideró que en la navegación se imponía una solución distinta.

Sistema interpretativo (orden de leyes) del art. 1 ley nav.:

- Ley de Nav y otras de la materia
- Reglamentos complementarios
- Usos y costumbres
- Analogía de las normas del propio sistema
- Derecho común, civil o comercial.

Fallo “Tenas S.A.”: La Cámara de Apelaciones en lo Comercial declaró prescripta la acción por cobro de flete por interpretarse que el telegrama enviado por el acreedor no suspendía el curso de la prescripción por no resultar aplicable, el art. 3986 CC en materia comercial. Éste suspende la prescripción por un año y por una sola vez, por la constitución en mora del deudor en forma auténtica.

Autonomía jurisdiccional: el art. 116 de la CN establece que las causas de almirantazgo y jurisdicción marítima son de competencia federal. El art. 42, inciso B, de la ley 13.998 establece que compete a la justicia nacional en lo Civil y Comercial. Y el art. 515 de la ley de nav., dice lo mismo.

La competencia para entender en las causas vinculadas con el contrato de ajuste corresponde también a los tribunales federales. En la Ciudad de Buenos Aires se considera, por el carácter nacional de los tribunales del trabajo, que son éstos, por su especialidad, los que tienen competencia.

Autonomía legislativa: La ley de nav. constituye un cuerpo orgánico único, pero su art. 622 dice que

las disposiciones de esta ley integran el C.Com. Chami no adhiere a la solución, porque nada impide el dicatado de un código de la nav., ni mucho menos una ley general independiente. Al incorporarse el art. 622, la autonomía legislativa es relativa.

Sin embargo, muchos autores, entre los que se cuentan los integrantes de la Comisión Reformadora de la ley de nav., en 1981, concluyeron que la ley de nav. debía elevarse a la jerarquía de código.

Autonomía didáctica: consiste en no alterar la unidad conceptual para su enseñanza. Por tratarse de una materia codificada, la obligatoriedad se imponía, y porque un alto porcentual del comercio exterior del país se hace por medio del transporte marítimo.

Pero el estudio conjunto y comparado de los diferentes modos de transporte es un enfoque interesante, y por eso se lo suele agrupar en una materia junto con el Derecho Aeronáutico o los contratos de transporte en general.

Normas y organismos: Textos constitucionales y sistemática legislativa:

La constitución contiene algunas normas sobre la materia. Su art. 11 dispone que todos los buques son libres de derechos de tránsito cuando pasen del territorio de una provincia a otra. El art. 12 dice que los buques no podrán ser obligados a entrar ni anclar. El art. 14 consagra el derecho de navegar y comerciar. El art. 26, establece la libre navegación de los ríos interiores, con la limitación de los reglamentos que dicte la autoridad nacional. El art. 75, inciso 10 dice que corresponde al Congreso reglamentar la libre navegación de los ríos interiores, habilitar puertos y crear o suprimir aduanas (o sea que su regulación es de competencia federal, no provincial)

Normas procesales, penales y otras:

El art. 116 de la Constitución dispone que corresponde a la Corte Suprema y a los demás tribunales inferiores de la Nación, el conocimiento y la decisión de todas las causas de almirantazgo y jurisdicción marítima.

En cuanto a las normas penales y otras, se verán más adelante.

Organismos Nacionales, Públicos y Privados:

Uno está nombrado más adelante. No tiene tribunales específicos. Sí existe una policía específica, la Prefectura Naval Argentina y la Marina Mercante, que sería el conjunto de todos los barcos con matrícula argentina. Estos institutos se van a explicar después.

Competencia: previsiones constitucionales, legales, interpretación jurisprudencial: Puntos anteriores. Intervienen tribunales federales en lo civil y comercial. Para los contratos de ajuste (son contratos de trabajo), intervienen los tribunales laborales.

Internacionalismo: Conflicto de leyes y métodos de solución:

El internacionalismo es una característica de la materia. Esto describe la actividad del buque que, en su viaje puede poner en contacto los ordenamientos jurídicos de distintos Estados, y al hacerlo, genera conflictos de leyes. La condición para que se presente un conflicto es que la legislación de los diferentes países que pretenda aplicarse a un caso dado difiera entre sí y de soluciones distintas.

	Indirectos (lo evitan)	Pública
Métodos de solución de Conflictos de leyes	Directos (ley única)	Privada
		Uniformidad

Método Indirecto: Es propio del Derecho Internacional Privado, son normas que no brindan la solución de fondo pero dirimen el conflicto de leyes, determinando el derecho aplicable.

En la navegación encontramos casos absolutamente internacionales, los que desde el inicio presentan elementos extranjeros, y otros relativamente internacionales, los que nacen sin elementos extranjeros pero que en su desarrollo lo adquieren. También hay casos nacionales.

Para solucionar el conflicto de leyes, el método indirecto clasifica los puntos de conexión en reales, personales y conductistas (donde se desarrolla la conducta jurídica) y elige entre todos los

elementos extranjeros, aquel que se destaca. Estos casos serán siempre mixtos, porque si no tienen ningún punto de conexión nacional, no tendrán vinculación con nuestro país.

La ley de nav., aplica estos criterios:

Ley de pabellón/nacionalidad del buque (criterio personal): Nacionalidad del buque, derechos reales, privilegios, facultades del capitán, locación, fletamento a tiempo, abordaje en aguas no jurisdiccionales y sin ser parte de la Convención de Bruselas de 1910, asistencia y salvamento en aguas no jurisdiccionales (buque asistente), naturaleza de la avería gruesa, avería particular y contrato de ajuste.

Ley de lugar de ejecución de la obligación (criterio conductista): transporte de carga, transporte de pasajeros (cuando se celebra, inicia, termina o se somete a los tribunales argentinos), abordajes en aguas jurisdiccionales, asistencia y salvamento en aguas jurisdiccionales, liquidación de la avería gruesa en un puerto, efectos de la avería particular con un contrato.

Criterio real: medidas precautorias, limitación de responsabilidad del propietario y del armador.

Método Directo: No resuelven el conflicto de leyes, sino que lo evitan. El objeto de estos métodos es alcanzar el paradigma de la ley única, y aunque se apliquen distintas legislaciones, la solución será la misma. Así se elimina el conflicto.

1) Unificación:

- *Pública:* Esta logra la ley única por medio de las convenciones internacionales. Los tratados prevalecen sobre el derecho interno. Pero hay dos tipos de tratados, los exclusivos y los que comparten. Los exclusivos son aquellos que no tienen una norma interna similar para aplicarse a los casos internos, por lo que se aplicarán siempre. Los segundos, son los tratados que comparten la regulación del caso con normas internas de estructura similar. En este caso, los tratados se aplicarán exclusivamente a los casos internacionales, y serán regulados por las normas internas, cuando el caso sea interno.
- *Privada:* Consiste en la adopción de normas que no forman parte del derecho positivo de ningún Estado, son ordenamientos jurídicos elaborados en el ámbito privado y que permanecen en él. Por lo tanto, para regir un caso dado, las partes deben remitirse a ellas en sus documentos de transporte o aceptarlas luego de producirse el conflicto. Sin ser parte de la legislación positiva, logran el objetivo de la unificación. Ej: Reglas de York-Ambers, reglas de Lisboa, Lloyd's Open Form.

2) Uniformidad: Cuando la ley interna se adapta a los convenios internacionales, logrando soluciones similares en los diferentes países firmantes del tratado, se da este supuesto. Así se llega a la misma solución aunque sea un caso interno o internacional.

Tratados y reglas internacionales: Los tratados tienen supremacía sobre las leyes, pero poseen jerarquía inferior a la Constitución. En cuanto a la navegación, existen dos tipos de tratados, los exclusivos y los que comparten.

Los tratados *exclusivos* son aquellos que no tienen una norma interna similar para aplicarse a los casos internos. Son únicos, se aplican siempre y no cabe distinguir si el caso es interno o internacional.

Los tratados *que comparten* la regulación del caso con normas internas de estructura similar, se aplicarán exclusivamente a los casos internacionales. Los casos nacionales serán regidos por las normas internas que comparten la regulación del tema con el convenio internacional. La legislación interna se aplicará residualmente, cuando no pueda aplicarse la internacional.

Nos referimos a una internacionalidad jurídica y no geográfica. Es decir, que el caso será internacional cuando reúna los requisitos que exige el convenio internacional para serlo.

Organismos internacionales públicos y privados:

Entre los organismos internacionales no específicos, pero que se han ocupado de cuestiones relativas a estas materias, se puede mencionar el Instituto de Derecho Internacional, con sede en Ginebra, la International Law Association y la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

También hay instituciones específicas para el derecho de la navegación:

- ◆ **Comité Marítimo Internacional (CMI)**: Creado en 1897 en Bélgica, es una asociación privada integrada por las asociaciones nacionales de los diversos Estados. Fue la primera organización dedicada al derecho de la nav., pero después de la Segunda Guerra Mundial adoptó un rol asesor y su lugar fue tomado por organizaciones de derecho público. Es dirigido por el Bureau Permanent, un órgano estable, y periódicamente realiza conferencias internacionales. Estas conferencias tienen carácter privado, y allí se debaten los anteproyectos, si éstos son aprobados, por intermedio del gobierno belga se convoca a una conferencia de diplomáticos, la cual tiene carácter oficial. En ella el proyecto se somete nuevamente a debate y si es aprobado, se transforma en convenio internacional.
- ◆ **OMI**: Es un organismo de las Naciones Unidas, creado para facilitar la cooperación entre los gobiernos respecto de la reglamentación y prácticas concernientes a la navegación internacional. Como aspecto destacado, apunta a la prevención y contención de la contaminación marítima proveniente de buques. Fue constituido en 1948, y la Argentina forma parte de él. Posee varios comités y subcomités, el de Seguridad Marítima es el principal.
- ◆ **UNCITRAL**: La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, Comité Marítimo Internacional, fue creada para unificar progresivamente la legislación del comercio internacional. Argentina es miembro, alternando anualmente con Uruguay. Ha constituido seis grupos de trabajo y consiguió hacer múltiples convenios.
- ◆ **Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM)**: Forman parte de él, autoridades gubernamentales, empresarios, abogados y especialistas en temas náuticos de países americanos y europeos. Es organismo consultor de la OMI
- ◆ **Asociación Argentina de Derecho Marítimo**: es una asociación civil, creada en 1905, cuyo propósito es desarrollar una acción concordante y de colaboración con la CMI y con las asociaciones nacionales afiliadas a éste, e impulsar el progreso de la legislación marítima.

Unidad 2

Buque:

Concepto: Proviene del idioma catalán *buc*, que indica capacidad interior de algo, casco de una nave.

Ley de Cabotaje: vaso que flota y que impulsado y dirigido por un artificio interno o externo, es apto para transportar por el agua personas o cosas o para servir de depósito o para ser utilizado en actividades comerciales o industriales.

Ley de Nav., art 2: toda construcción flotante destinada a navegar por agua.

“Construcción” significa obra del hombre, pero según el arte naval, por lo que se *excluyen las balsas*. Además esta definición tiene un elemento teleológico, porque se exige que esa construcción esté destinada a navegar por agua. Es indistinta la forma de propulsión, y tampoco se requiere el fin de lucro, ya que comprende también la navegación dedicada a actividades científicas o deportivas. La jurisprudencia estableció el concepto amplio de buque, considerando que las embarcaciones destinadas a la nav. deportiva quedan incluidas en la ley. Comprende la navegación marítima, fluvial y lacustre.

La navegación implica el gobierno y posibilidad de maniobra sobre la embarcación, por lo que **no son buques las boyas, diques y grúas flotantes, los hidroaviones, los buques faros, los buques permanentemente amarrados destinados a restaurant, etc. ni los cascos hundidos.**

Son buques: buque tanque, buque porta contenedores, buque de pesca, remolcador y submarino. El remolcador es buque porque su destino inmediato es navegar, y de manera mediata presta fuerza

motriz a otro buque para la maniobra o para el transporte.

El submarino es una construcción flotante aún cuando no necesariamente flote por la superficie del agua.

Importancia. Características: La ley de nav., dice que el buque es un bien registrable. Es decir que no lo considera simplemente una cosa porque comprende no sólo su aspecto material sino también se incluyen aspectos inmateriales susceptibles de tener valor.

A su vez, el buque no es mueble. Aún cuando sea una cosa que pueda ser movida de un lugar a otro, no lo rige el mismo régimen jurídico. La norma básica de las cosas muebles, la posesión vale título, no es aplicable a los buques.

Los actos que modifican o extinguen derechos reales sobre un buque mayor (+10 toneladas) requieren escritura pública o documento privado autenticado, bajo pena de nulidad. Para los buques menores, se exige instrumento privado con firmas certificadas. La oponibilidad frente a terceros, en ambos casos, se obtiene con la inscripción en el registro respectivo.

Los pactos de retroventa y el pacto comisorio, prohibidos respecto de las cosas muebles, están permitidos para los buques.

Además, los buques mayores (+ 10 toneladas) pueden hipotecarse y los menores, prendarse, pese a que la hipoteca recae sobre inmuebles. En esta materia ha sido adaptada especialmente.

Para que sea aplicable este régimen especial, y a su vez, las leyes del derecho de la navegación, un objeto debe ser considerado buque, de ahí la importancia de su delimitación.

Individualización: Conforman el buque todas las pertenencias del buque destinadas a su servicio, maniobra, navegación e incluso al adorno, fijas o sueltas, aún separadas temporariamente. El buque es una universalidad de derecho, impuesta por disposición de la ley. Vélez Sarsfield dice que una universalidad es una pluralidad de bienes exteriores tal, que puede ser considerada como una unidad, como un todo.

Según el art. 154 de la ley de nav., el buque comprende: el casco, los mástiles, las velas, las máquinas principales y auxiliares. También la quilla, los aparejos y demás accesorios.

No se incuyen las que se consumen con el primer uso.

Clasificaciones:

- 1) Por su propulsión: A vela. Mecánica convencional. Nuclear
- 2) Por su destino: Comercial. Transporte de pasajeros. Transporte de carga. Transporte mixto. Deportivo. Cultural. Científico.
- 3) Por el tipo de carga: Granel líquida (buque tanque), sólida, gaseosa. Carga general. Portacontenedores. Buques lash/portabarcasas. Buques Ro-Ro.
- 4) Por el tipo de navegación: Buques fluviales. Buques marítimos. De cabotaje. De ultramar.
- 5) Art. 48, ley de nav.: Buque mayor: arqueo total no menor de 10 toneladas. Su contrato de construcción o la modificación debe extenderse por escrito, bajo sanción de nulidad. Pueden hipotecarse. Sus contratos de fletamento a tiempo deben ser por escrito e inscribirse en el Registro Nac. de Buques. Al modificarse los derechos sobre él, debe hacerse por escritura pública o instrumento privado autenticado.
Buque menor: arqueo total es inferior a 10 toneladas. Se prendan
- 6) Art. 3, ley de nav.: Buques públicos: afectados al servicio del poder público, sea el Ejecutivo, Legislativo o Judicial. Para la Ley de nav., art 541, son absolutamente inembargables, no hay excepciones. También son inembargables los buques privados pertenecientes al Estado, si el propietario renuncia a ampararse en la limitación de responsabilidad del propietario armador. Hay normas similares en la Convención Internacional sobre Inmunidad de Buques de Estado, de 1926 y el Tratado de Nav. Comercial de Montevideo de 1940. Ej: buques militares, de policía y los de la Prefectura Naval Argentina.
Buques privados: todo lo demás, aunque pertenezca al Estado argentino o a un estado

extranjero. Tratado de Montevideo, art. 40: en caso de duda, la atestación de un representante diplomático del Estado producirá plena prueba al efecto del levantamiento del embargo o detención.

- 7) Por su nacionalidad: Según la bandera y el pabellón que porten. El pabellón es un punto de conexión para determinar la ley aplicable a muchas instituciones. Argentinos: La Ley de Cabotaje reserva la navegación y el comercio del mismo nombre a los buques de bandera nacional. El Decreto 1010/04 otorga el tratamiento de bandera nacional a los buques y artefactos navales que, teniendo bandera extranjera, hubiesen sido locados a casco desnudo y que quedarán sometidos al régimen aduanero de importación temporaria. Extranjeros: los que no sean argentinos.

Otros artefactos navales: Ley de nav., art 2: Cualquier otra construcción flotante, auxiliar de la navegación, pero no destinada a ella, aunque pueda desplazarse sobre el agua por cortos trechos, para el cumplimiento de sus fines específicos. También se rigen por la Ley de Navegación. Son artefactos navales: la draga, la boya, un buque faro, un muelle flotante, etc.

Fallo “Federación Argentina Sindical de Petróleo y Gas Privado con Total Austral”: El desarrollo técnico ha permitido el empleo de plataformas ubicadas en el mar, que tienen por objeto la exploración y explotación de hidrocarburos. Estas se enrolan dentro de las “nuevas tendencias” y la CSJN dijo que ley de nav. no las incluye en la definición de buque porque no estaban destinadas a navegar. Pero tampoco son artefactos navales porque no son auxiliares de la navegación. Sin embargo, pueden ser asimiladas a los buques a los efectos de aplicar por analogía ciertas normas.

El pabellón y las “banderas de conveniencia”: El pabellón es la nacionalidad, el vínculo jurídico de un buque con un estado. Esta se determina por la ley del Estado que otorga el uso de la bandera. Se prueba con el respectivo certificado, legítimamente expedido por las autoridades competentes (ley de nav., art 597. Tratado de Derecho de la Nav. Comercial Internacional).

La nacionalidad sujeta el buque a un orden jurídico, le da el uso del pabellón y la protección diplomática del Estado, determina el carácter de neutral o beligerante en una guerra y puede proveerle al buque privilegios o franquicias.

El cambio de nacionalidad del buque no perjudica los derechos reales, de garantía ni los privilegios. Se regularán por la ley de la nacionalidad que tenga el buque en el momento del cambio (art 599 de la ley de nav., y Tratado de Derecho de Navegación Comercial Internacional).

El buque debe tener una sola nacionalidad, de lo contrario, se prestaría a fraudes.

Banderas de conveniencia: Se produce cuando falta una relación o vínculo auténtico entre el Estado del pabellón del buque y la efectiva localización de la empresa. Hay buques que navegan bajo la bandera de un país pero no sirven al comercio exterior del mismo, no le producen divisas, no tocan casi nunca sus puertos y tampoco están bajo el control de las autoridades de ese Estado. Pero adoptan esa nacionalidad porque les conviene, ya sea porque se exigen pocos requisitos para inscribir al buque, o las cargas tributarias son mínimas. Por lo general, operan con menos costos y tienen pocas cargas fiscales y laborales.

Surgieron cuando Estados Unidos, antes de la Segunda Guerra Mundial, prohibió a los buques de su país todo tráfico con otros afectados a la guerra. Los armadores empezaron a registrar sus buques bajo bandera de otros países.

La Convención sobre el alta mar de la Conferencia de Ginebra de 1958, exigió para el reconocimiento internacional de la nacionalidad, la existencia de una relación auténtica, genuina o efectiva entre el buque y el Estado cuyo pabellón enarbole, con el fin de terminar con las banderas de conveniencia.

Aclaremos que por lo general, los criterios usados para darle la nacionalidad a un buque son: que haya sido construido en el país, la nacionalidad de toda o la mayor parte de la tripulación o los propietarios, o el domicilio de los propietarios.

Según la Convención de Montego Bay, los buques deberán navegar en alta mar bajo un solo

pabellón y no podrán cambiar de bandera en viaje ni durante sus escalas, excepto cuando se haga la transefencia efectiva de la propiedad o cambio de registro. Si el buque navega bajo el pabellón de dos o más Estados, empleándolos a su conveniencia, no podrá ampararse en ninguna de estas nacionalidades frente a un tercer Estado, y podrá ser considerado sin nacionalidad.

Documentación: A los fines de la individualización de un buque, el art. 43 de la ley de nav. establece que los buques argentinos se individualizan por:

- ➔ Su nombre: no puede ser igual al de otro de las mismas características. Debe tener nombre en un lugar visible.
- ➔ Número de matrícula: es la inscripción en el Registro Nacional de Buques. Le confiere nacionalidad argentina y el derecho a enarbolar pabellón nacional.
- ➔ Puerto de matrícula: en realidad, no existe en nuestro país. El Registro Nacional tiene asiento en la Ciudad de Buenos Aires, pero es de jurisdicción nacional. La Prefectura considera que no hay impedimento para que los buques pinten el puerto de su recalada habitual en reemplazo del de Buenos Aires, y se sostiene que este último no es el de matrícula.
Se coloca a popa, debajo del nombre del buque. Equivale a un domicilio legal.
- ➔ Por el tonelaje de arqueo: el arqueo es una medida de volúmen. Su unidad es la tonelada Moorson de 2,832 m³, equivalente a 100 pies cúbicos. El arqueo total es la capacidad total del buque, el arqueo bajo cubierta es el que se encuentra debajo de ella, entre el casco y la cubierta. El arqueo neto es que se obtiene de restar al arqueo total, el tonelaje de descuento, es decir, los espacios ociosos destinados a máquinas, al alojamiento de la tripulación, combustibles, etc. Este último es la capacidad aprovechable del buque para su destino específico.

La teoría de la personificación del buque, proveniente del derecho anglosajón, dice que el mismo se identifica por el nombre y la nacionalidad, y las acciones se dirigen contra el buque, imputándole responsabilidad sin que esté inmediatamente individualizada la persona que deberá responder.

Desplazamiento: es una medida de peso, se mide en toneladas de 1000 kg.

Porte: el porte bruto o *dead weight* es el peso máximo que el buque puede llevar, incluyendo todo. El porte neto es el porte bruto menos el peso del combustible, lubricantes, agua, provisiones y los repuestos, y refleja el peso de la mercadería. También es una medida de peso que se mide en toneladas de 1000 kg.

TEU: *twenty-foot equivalent unit*. Los buques portacontenedores se identifican así. Corresponde a un contenedor ISO de 20 pies de largo por 8 de ancho, por 8 pies 6 pulgadas de altura.

Documentación de a bordo: Son documentos que serán prueba instrumental en las actuaciones judiciales o administrativas que pudieran generarse con motivo de hechos ocurridos a bordo. Según el art. 83 de la ley de nav. (y otros de la misma ley), son:

- Certificado de matrícula: art 54, otorgado por la autoridad para los buques o artefactos navales inscriptos en la matrícula nacional.
- Libro de rol: art 85, identifica al buque, al capitán y los tripulantes, indica la habilitación y las cláusulas de los contratos de ajuste.
- Certificado de arqueo, de seguridad y de francobordo: todos estos están expedidos por la Prefectura Naval. Hacen fe de su contenido, salvo prueba en contrario (art. 80, 81 y 82 ley de nav)
- Documentación sanitaria
- Diario de Navegación: encuadernado, foliado, rubicado y sellado hoja por hoja, por la autoridad. No debe haber interlineaciones, raspaduras ni enmiendas, ni espacios. El capitán rubica los asientos en este libro y los ratifica, si no efectuó la exposición sobre los hechos extraordinarios ocurridos a bordo, mediante protesta levantada ante escribano público o ante el cónsul argentino, acompañado de dos oficiales y en el término de 24 hs.. Acá se debe

asentar los acaecimientos de la nav. y las novedades ocurridas a bordo relativas al buque, tripulación, carga y pasajeros. Su exhibición es obligatoria a las partes interesadas y deben dar copias. Completado el viaje, debe ser archivado por la Prefectura por 5 años. Sus asientos labrados en calidad de funcionario público, tienen valor de instrumento público.(art 84, 86, 87, 88, 207, 208, 209 131 inciso M ley de nav.)

- Diario de máquinas: llevado por el jefe de máquinas, igual que el diario de navegación.
- Lista de pasajeros
- Libro de quejas: en los buques de pasajeros
- Licencia de instalación radioeléctrica
- Diario de radio: si corresponde.
- Un ejemplar de la Ley de nav.
- Libro de Registro e Inspecciones de Seguridad: previsto en el Reginave. Se asientan las inspecciones de seguridad hechas por la Prefectura y es obligatorio cuando el buque supera las 50 toneladas de arqueado total (estaría dentro de “otros” de la ley de nav).
- Otros: manifiesto de carga, lista de rancho y patente de privilegio.
- Copia del contrato de fletamento, del conocimiento de embarque, papeles aduaneros.

Propiedad naval: modos de adquisición:

Compraventa: el vendedor se compromete a transmitir la propiedad de un buque, a cambio de un precio en dinero. Se deben respetar las formas de los bienes registrables y las establecidas por la ley de nav. La venta transmite el buque con todos los privilegios, pero éstos se extinguen transcurridos los 3 meses desde la inscripción en el Registro Nacional, previa publicación de edictos por 3 días en el Boletín Oficial. El plazo se computa a partir del regreso del buque a puerto argentino.

Pueden hacerse pactos de retroventa y reventa. Permiten a una de las partes dejar sin efecto el contrato.

Venta judicial: produce la extinción de los privilegios, a partir del depósito judicial del precio, sin perjuicio de la subrogación legal de los acreedores por dicho precio.

Prescripción adquisitiva: de buena fe y con justo título, por la posesión continua por 3 años. Si faltare alguna de esas condiciones, a los 10 años (art. 162, ley de nav)

Leasing: El dador conviene transferir al tomador la tenencia de un bien cierto y determinado, para su uso y goce, contra el pago de un cánón, y le confiere una opción del compra por un precio (ley 25.249, art 1)

Abandono: Hay distintos tipos pero en todos los casos de abandono, el propietario del buque pierde o transfiere el dominio (pero en el caso de abandono a favor de los acreedores, no se transfiere la propiedad, es el único caso). Puede ser:

En favor del Estado: A su vez, este puede ser *presumido por ley* o un abandono voluntario para limitar la responsabilidad. El primer caso es cuando se encuentran inactivos o con riesgo de hundimiento en aguas jurisdiccionales argentinas, y constituyen un obstáculo o peligro para la nav o para la preservación del medio ambiente. Deben ser removidos, demolidos o desguazados por su propietario, pero si esto no ocurre, la autoridad marítima lo intimará en un plazo no menor de 2 meses ni mayor de 5, y también fijará un plazo para su finalización. Vencido el mismo, se considera que el buque o sus restos han sido abandonados a favor del Estado Nacional (Prefectura Naval). Pero el propietario puede recurrir la medida ante la Cámara Federal. Y cuando sea de bandera extranjera, se dará aviso al Cónsul. Si no se conocen los propietarios ni la bandera, se hace la intimación por edictos. El segundo tipo es el *abandono voluntario* para limitar la responsabilidad por los gastos de extracción o remoción, a favor del Estado. Se formaliza haciendo una declaración expresa ante la autoridad y entregando el título de propiedad. Estos objetos pueden ser vendidos mediante licitación pública. No puede usarse en caso de dolo o conducta temeraria y como consecuencia se ocasionaren graves perjuicios. No es incompatible con la limitación de responsabilidad frente a los acreedores (174 y 175 ley de nav).

No es lo mismo que la *confiscación*: cuando el Estado adquiere la propiedad de buques que han sido utilizados para la comisión de delitos.

En favor de los Aseguradores: El propietario lo abandona y cobra la indemnización convenida. Es irrevocable y transfiere el dominio. Se produce a partir de la notificación al asegurador, quien tiene la opción de aceptar o no.

Construcción: Aquí, se crea una cosa nueva, empleando otras preexistentes, y se denomina especificación. Este contrato, se regula por la ley de nav, o en su defecto, por las normas de la locación de obra. Si es un buque mayor, el contrato, su modificación o rescisión debe hacerse por escrito, bajo sanción de nulidad, y será oponible a terceros a partir de su inscripción en el Registro Nacional. Si no se inscribió, se presume que es construido por cuenta del constructor, por lo tanto, en caso de concurso o quiebra del mismo, el comitente será un acreedor quirografario, pero si el contrato estaba inscripto, el buque no ingresará a la masa del concurso y es de propiedad del comitente a partir de la colocación de la quilla o del pago de una cuota. (art 148,149, 150, 151,152 y 153, ley de nav).

Vicios ocultos: deben ser descubiertos en los 18 meses desde la entrega del buque y denunciados en los 60 días del descubrimiento. Prescribe al año de la denuncia.

El buque en construcción:

Son inembargables cuando se vayan a incorporar como buques militares.

Privilegios: los gastos de justicia en interés común de los acreedores y los créditos a favor del constructor. Enunciados en el art 490 de la ley de nav.

Hipoteca: puede constituirse a partir de la firma del contrato o el inicio de la construcción, lo que ocurra primero. Los elementos que estuvieran destinados a la construcción del buque se consideran parte de él e integra la garantía, aún cuando no hubieras sido incorporados, pero siempre que estén individualizados.

Finalizada la construcción e inscripto éste, la hipoteca gravará el mismo.

Copropiedad Naval: Se rige por las normas del condominio y art. 164 a 168 de la ley de nav. La toma de decisiones se efectúa por mayoría simple, sobre el valor del buque. De mediar empate, resuelve el tribunal. Si la mayoría decide reparar el buque, la minoría debe respetarlo. Pero esta última tendrá el derecho de vender su parte a los demás copropietarios al precio que se fije judicialmente o a solicitar la venta en subasta pública.

Si la minoría quiere repararlo, puede pedir una pericia judicial y en caso de que ésta determine que es necesaria, todos los copropietarios deben contribuir a dichas reparaciones.

Si un copropietario decide vender su parte, lo demás tendrán derecho a adquirirla. El condómino vendedor debe informar a los demás, para que declaren su voluntad dentro del tercer día de notificado. El tercero que quiera adquirir la parte, podrá consignar judicial o extrajudicialmente el precio ofrecido.

Si la mayoría quiere vender el buque, la minoría puede exigir que sea en subasta pública. En cambio, si la minoría quiere vender por la innavegabilidad del buque u otros motivos graves o urgentes, y hay conflicto con la mayoría, lo resolverá el tribunal.

Publicidad y Registración:

La registración es la inscripción en el Registro Nacional de Buques. El Registro Nacional de Buques se rige por la ley 19.170. Es necesaria para todos los buques mayores de 1 tonelada de arqueado total, y en los registros de las dependencias jurisdiccionales se registrarán los buques hasta esa suma. Repetimos que esto confiere nacionalidad argentina y derecho a enarbolar pabellón nacional. A su vez, la inscripción en un registro público es lo que hace que el acto se presuma conocido por terceros, porque cualquiera puede consultarlo. Esto es lo que le da la publicidad y por ello, lo hace oponible frente a terceros. Están exceptuados de inscribirse los buques y artefactos navales de las Fuerzas Armadas, de seguridad y policiales (por estar fuera del comercio, ser imprescriptibles, inembargables e inenajenables), los propulsados exclusivamente a remo y los

inflables. Requisitos para la inscripción:

Técnicos: el cumplimiento de las exigencias reglamentarias de construcción del buque y condiciones de navegabilidad.

Jurídicos: Si es un único propietario, que se encuentre domiciliado en el país. En el caso de la copropiedad naval, que los copropietarios con derechos que superen la mitad de su valor, tengan su domicilio en la República. Si es una persona jurídica, que la sociedad esté constituida de acuerdo con las leyes del país. Si se constituyó en el extranjero, se exige que tenga sucursal, asiento o representación permanente en la Argentina.

Para inscribir un buque extranjero en el país, se necesita el pasavante expedido por la autoridad consular argentina del país de construcción. Esto confiere al buque nacionalidad argentina y el derecho a enarbolar pabellón nacional de manera provisoria. Y se requiere el cese de bandera, si hubiera estado en un registro extranjero (art. 53, ley de nav.). *Excepción*: venta por decisión de tribunales nacionales.

Pabellón o bandera de popa es la que indica la nacionalidad en los buques (la que se iza). Y el pasavante, en su sentido restringido, es el documento provisional que expide el cónsul autorizando la importación a Argentina, de un buque. En su sentido amplio, es todo documento provisional.

Cancelación de la matrícula (art. 55 y 56, ley de nav.): Siempre que no afecte intereses públicos. Hay un recurso a esta decisión, que se puede usar dentro de los 15 días, ante la Cámara Federal.

Casos:

- Innavegabilidad absoluta
- Pérdida total comprobada y declarada por la autoridad marítima
- Presunción fundada de pérdida: pasado 1 año desde la última noticia del buque
- Desguace
- Cancelación a solicitud del propietario

Crédito naval: Importancia y evolución:

Como la actividad navegatoria necesita de grandes sumas de dinero para llevarse a cabo, quienes desarrollan la misma suelen utilizar el crédito naval para obtener los fondos, el cual se manifiesta en dos institutos muy difundidos, los privilegios y la hipoteca.

Los privilegios y la determinación del crédito se rigen por la ley del pabellón del buque. El embargo, por la ley de situación del buque.

Para la subasta judicial del buque, hay todo un procedimiento para que los acreedores se enteren, en los artículos 553 en adelante, de la ley de nav.

Evolución: En la antigua Grecia y Roma, se utilizaba el crédito denominado *foenus nauticum*, antecesor del préstamo a la gruesa. Éste último instituto ya ha caído en desuso, y consistía en que el prestamista le otorgaba bienes fungibles al naviero, a cambio de que éste le pagara un precio si el viaje terminaba bien, pero en caso contrario, el naviero no tenía que pagar nada.

En la primera época de la Edad Media, había “sociedades de mar” que incluían al prestamista, y cuyos integrantes participaban de los riesgos y se beneficiaban con las ganancias. Más adelante, se independizó la empresa de transporte, siendo un patrimonio de afectación con los bienes del armador, para garantizar el pago de los créditos de la expedición. Paralelamente se creó el sistema de preferencias en favor de los créditos esenciales, una vez ejecutado el patrimonio de afectación o “fortuna de mar”.

Mediados s XIX: préstamo a la gruesa y los privilegios. Pero por la evolución técnica se exigió más dinero y esto obligó a que se usaran los medios comunes de garantía, es decir, la prenda y la hipoteca, los cuales quedaban desvirtuados por los privilegios marítimos. Esto se observa en el derogado Código de Comercio.

La denominada “Fortuna de mar”: Es el patrimonio marítimo del naviero, que constituye un patrimonio separado del resto de sus bienes, y está limitado aún dentro de los bienes del patrimonio

marítimo. Definición mía: la fortuna de mar es un patrimonio de afectación, compuesto por algunos bienes relativos a la navegación o su equivalente en dinero, que se utiliza para saldar los créditos producidos por la expedición marítima.

Hay cuatro sistemas diferentes:

Responsabilidad real: limitación a la fortuna de mar, es decir, el buque con sus accesorios y fletes.

Responsabilidad económica o por el valor: limita la responsabilidad al valor del buque y fletes dentro del mismo viaje, cualquiera sea el número de accidentes. El naviero puede optar por ceder o depositar judicialmente la fortuna de mar.

Convenio de Bruselas, 1957: la responsabilidad se limita a 1.000 francos Poincaré por tonelada de arqueo, y 3.100 francos por tonelada.

Abandono: no existe limitación legal pero se puede hacer abandono del buque.

Privilegios e Hipotecas: problemática, evolución, normas procesales.

(La evolución es la misma que la de los créditos navales).

Según el art. 476 de la ley de nav., el **orden de los créditos navales** es el siguiente:

1) En **primer lugar, son privilegiados** los créditos por:

- a) Gastos de justicia hechos en interés común de los acreedores para la conservación o la venta del buque.
- b) Créditos del capitán y la tripulación, derivados del contrato de ajuste, leyes laborales y convenios colectivos de trabajo. Están acá por su carácter alimentario.
- c) Derechos, impuestos, contribuciones y tasas retributivas de servicios por la navegación o explotación comercial del buque. Tienen esta misma preferencia los gastos realizados por la autoridad para la extracción, remoción o demolición de restos náufragos.
- d) Muerte o lesiones corporales que ocurran en tierra, a bordo o en el agua, en relación directa con la explotación del buque. No están comprendidas las indemnizaciones por accidentes laborales. Incluye el daño psicológico. En el caso de limitación de responsabilidad, el monto acrece 13 pesos argentinos oro por tonelaje de arqueo para estos gastos, y ahí pasan al primer lugar de preferencia.
- e) Créditos por hechos ilícitos contra el propietario, armador o el buque, no susceptibles de fundarse en una relación contractual, por daños a las cosas, en relación directa con la explotación. Ej: abordaje.
- f) Asistencia y salvamento, remoción de restos náufragos y contribuciones en averías gruesas. En el último caso, si el Estado hubiera hecho la tarea, el crédito tendría la preferencia del inciso C.

2) **Derecho de retención** sobre el buque a favor del reparador, que se concede sólo al contratista encargado pero no incluye al constructor. Este prevalece sobre la hipoteca y sobre los privilegios del segundo lugar. Pero el art 486 de la ley de nav se contradice con el 3946 CC porque este último dice que la primacía de uno u otro depende de cuál ha nacido antes. Debemos concluir que estas reglas del CC no se aplican al derecho de la navegación porque la ley de esta materia es posterior y además, es una ley especial. En el caso del concurso y la quiebra, si el retentor cede para que los demás acreedores cobren, tendrá el privilegio del inciso J.

3) **Hipoteca.**

4) Son **privilegiados en segundo lugar**, pero luego de la hipoteca, los siguientes:

- g) Créditos por averías a las cosas cargadas y equipajes: por incumplimiento del contrato de transporte de mercaderías.
- h) Por contratos de locación o fletamento de un buque o un contrato de transporte
- i) por suministros de productos o de materiales a un buque, para su explotación o conservación: como repuestos, combustibles, etc.
- j) Por construcción, reparación o equipamiento del buque o gastos de dique: una vez que el buque está construido. Acá se incluyen los créditos de quienes suministran servicios de dique. Habría una superposición entre el inciso I y el J por el equipamiento.
- k) Créditos por desembolsos del capitán, cargadores, fletadores o agentes por cuenta del buque

o de su propietario.

- l) Precio de la última adquisición del buque y los intereses debidos desde los últimos 2 años.

Privilegios: es un instrumento legal, que sólo reconoce su origen en la navegación. Es el derecho dado por la ley a un acreedor para ser pagado con preferencia a otro. Sólo sirven cuando hay una insuficiencia del activo para afrontar el pasivo y que existan motivos para que el legislador considere que unos créditos deben cobrar antes. Los privilegios son una adaptación del régimen del derecho civil y comercial, a las necesidades de la actividad navegatoria, y rigen aún cuando quien genera el crédito no sea propietario del buque. Esto es así porque se crea una obligación mancomunada solidaria (según Simone y art 699 CC). Sin embargo, como contrapartida, los créditos privilegiados tendrán vida efímera, y el privilegio caducará al año.

Los créditos del último viaje son preferidos a los de los viajes precedentes porque son éstos los que han permitido preservar el asiento del privilegio, y además no se habrían contraído si no tuvieran tal prioridad.

Los privilegios marítimos son preferidos a cualquier otro.

Existe derecho persecutorio porque el acreedor puede cobrar un crédito al desposeer al propietario de la cosa sobre la que cae el privilegio.

El principio de subrogación legal establece que el privilegio se traslada de pleno derecho sobre el precio o la indemnización del buque.

También se extiende a los intereses por un año, excepto la hipoteca, que se extiende por 2.

Los créditos marítimos no requieren inscripción.

Los privilegios se extienden a los créditos generados a favor del buque durante el viaje, por los fletes, el precio de los pasajes y otros del art 479 de la ley de nav.: indemnizaciones por daños materiales no reparados, sufridos por el buque, por aplicación de la subrogación real. Lo adeudado por pérdida de fletes. Contribuciones por avería común por los daños materiales no reparados, sufridos por el buque o por pérdida de fletes. Salario de asistencia o salvamento, previa deducción de la porción del capitán y tripulantes, porque estos no son deudores.

Se excluye expresamente el crédito por indemnizaciones del contrato de seguro. Se da preferencia al propietario porque se presume que invertirá la indemnización en reparar el buque en beneficio de la actividad navegatoria. Similar criterio hay en relación a las subvenciones, subsidios o primas del Estado.

Sólo cuentan los créditos correspondientes al viaje que dio origen al crédito privilegiado. Esto podrá ejecutarse mientras sea adeudada o su importe esté en poder del capitán o agente marítimo. Una vez cobrado no puede hacerse, porque se confundirán con el patrimonio de la persona a la que pertenezcan.

El crédito del art 477 toma similar lugar que los del 476 inciso C, y debería contar con la extensión.

Excepciones a la regla de que prevalecen los créditos del último viaje:

Los créditos derivados de un contrato único de ajuste.

Si el propietario o armador limitan su responsabilidad, los créditos concurrirán en el orden del art. 476. No regirán las otras reglas. Pero esta regla sólo se aplica al conjunto de créditos originados en un mismo hecho.

En un mismo viaje, se respeta el orden del 476 excepto por los créditos de asistencia y salvamento, contribución en avería gruesa y gastos de remoción de restos náufragos, que pasan a ocupar el primer lugar.

Dentro de los créditos de un mismo inciso, en caso de insuficiencia del valor del asiento, concurren a prorrata, salvo los ya mencionados de asistencia y salvamento, etc., en los que tendrá preferencia el último en el tiempo, es decir, el segundo salvamento.

Además los créditos de los incisos F, I y J se graduarán en orden inverso a la fecha en que nacieron.

Los privilegios se extinguen por transcurso de 1 año salvo que se embargue antes, y el plazo no

correrá mientras haya un impedimento legal para embargar. No ocurre lo mismo con la iniciación de una demanda. El art. 485 dispone los momentos de inicio del término de extinción. Los créditos cuyos privilegios se extinguen subsisten contra su deudor pero carecerán de privilegio. Las mismas disposiciones se aplican a los artefactos navales.

Debemos aclarar que cuando se produce la venta judicial, los créditos se extinguen sobre el buque por subrogación real y luego se pagan sobre el precio, pero los que realmente se extinguen por la venta son los que no cobran.

Privilegios sobre las mercaderías: según el art. 494 son:

- (a) Derechos aduaneros que correspondan en el lugar de la descarga y los de depósito en las zonas fiscales
- (b) Gastos de justicia en interés común de los acreedores: en segundo lugar, al contrario de lo que ocurre con el buque y el buque en construcción.
- (c) Salarios de asistencia o salvamento en cuyo pago debiera participar la carga, y la contribución por avería gruesa.
- (d) Flete y créditos derivados del contrato de transporte, incluso los gastos de carga y descarga
- (e) Capital e intereses por las obligaciones contraídas por el capitán sobre la carga (art 213): en el supuesto de carencia de fondos y a falta absoluta de otro recurso, pero el destinatario tiene derecho a que en el puerto de destino, la mercadería le sea entregada libre de todo gravámen. En caso contrario, tendrá una acción contra el transportador por los daños y perjuicios.

Orden de privilegios: los de los puertos se gradúan en orden inverso a sus fechas, pero en un mismo puerto, se seguirá el orden del art. 494 de la ley de nav. En un mismo inciso, concurren a prorrata, excepto los del inciso C y E que se ordenan de manera inversa a la fecha de su nacimiento. Para estos créditos, también rige la subrogación del art. 472, es decir que se trasladan sobre los importes de los bienes sobre los que recaía. También se extinguen si la acción no se inicia en el plazo de 30 días desde la descarga, pero se pueden extinguir antes si pasan legítimamente a poder de terceros.

Privilegios sobre equipajes: mientras estén en poder del transportador, el precio del pasaje goza de privilegio sobre todo el equipaje. Además, el transportador tendrá un derecho de retención sobre todos los objetos que el pasajero tenga a bordo en garantía de dicho precio y demás gastos. Rigen también, las reglas de los art 496, 497 y 498, como cosas cargadas.

Hipoteca: es un instrumento voluntario que pudo haber sido constituida por propósitos ajenos a la navegación. Recordamos que sólo se puede hipotecar los buques mayores (+10 toneladas), y se requiere escritura pública o documento privado autenticado, también debe ser inscripto en el Registro para que sea oponible a terceros. Se rige por la ley de pabellón. Los tribunales deben designarse en una cláusula. En caso contrario, lo serán los del domicilio del deudor o del lugar de cumplimiento de la obligación.

El acreedor de la hipoteca posee derecho reipersecutorio, o sea que puede hacer valer sus derechos sobre el buque o buques en construcción, aún cuando haya pasado a poder de terceros. Por ello, la hipoteca no se extingue por los supuestos de extinción de los privilegios (art 484).

La preferencia entre los acreedores hipotecarios estará dada por el orden de inscripción en el Registro Nacional de Buques. Se extingue transcurridos los 3 años desde su inscripción, salvo que su plazo de amortización fuera menor. Pero puede reinscribirse, renovando el plazo.

La hipoteca sobre el buque en construcción tiene el orden inmediato posterior a los privilegios del art 490 de la ley de nav. (gastos de justicia y crédito del constructor), según el art 511. Recordamos que finalizada la construcción del buque, la hipoteca pasará al buque.

Se puede constituir mientras el buque esté en viaje o en puerto extranjero por un mandatario del propietario o por el capitán, ambos notificando por vía telegráfica y con intervención del cónsul argentino. Arts 503, 503 y 506 de la ley de nav.

Los copropietarios pueden hacerlo con una mayoría de 2/3 (dos tercios) del valor total o con autorización judicial. Sin embargo, cada copropietario puede hipotecar su parte indivisa con el

consentimiento de la mayoría.

El instrumento constitutivo de la hipoteca debe contener, según el art 503:

- Identificación, profesión y domicilio de acreedor y deudor
- Datos de individualización del buque: el mismo se debe identificar, por el principio de especialidad.
- Naturaleza del contrato
- Monto del crédito y características del pago
- Constancia de haber pagado el sueldo y los aportes jubilatorios a la tripulación hasta el último viaje inclusive.

Por la subrogación real, hay créditos que integran la hipoteca. Nombrados en el art. 507, estos son los mismos que para los privilegios, con una diferencia: la hipoteca se extiende a las indemnizaciones de seguros por averías o por su pérdida, siempre que el asegurado o el acreedor informen al asegurador, sobre la hipoteca. Si no, el asegurador puede proceder como si no estuviera gravado y caducan los derechos del acreedor hipotecario. (ver art 428).

La hipoteca, salvo pacto en contrario, no se extiende a los fletes, ni a las indemnizaciones por su pérdida. Tampoco se extiende a los pasajes. Esto ocurre a que el buque puede no estar explotado por el propietario.

Se extiende a los intereses de la obligación principal, por 2 años, plazo que puede ser modificado por pacto en contrario.

La hipoteca puede constituirse sobre diversos buques individualizados.

Es un derecho real accesorio, y debe estar unida a un derecho personal determinado.

No se contempla la hipoteca sobre los motores del buque.

Las hipotecas y cualquier otro derecho de garantía sobre buques extranjeros, hechos según sus leyes, son válidos y producen efectos en la república si existe reciprocidad del respectivo Estado (art. 600).

Hipotecas abiertas: constituidas en garantía de créditos con cierta indeterminación. La jurisprudencia las ha aceptado cuando se ha de terminar, además del inmueble gravado, el crédito al cual accede, cuyo monto puede estimarse en una suma máxima como techo de la hipoteca.

Embargo e interdicción de salida del buque:

El **embargo** es una medida precautoria de carácter procesal, ordenada por un juez, en virtud de la cual se afecta un bien al pago de un crédito y genera la indisponibilidad jurídica del mismo, además de una preferencia en el cobro. Para establecerlo, se exige peligro en la demora y verosimilitud en el derecho. Es una medida que se pide y se ordena con urgencia porque el buque puede zarpar.

La interdicción de salida es una medida accesoria al embargo que evita que el buque se sustraiga de la jurisdicción.

Efectos: indisponibilidad jurídica del bien y dan preferencia de primer embargante en orden cronológico.

La ley de nav., art 531 y 532 dice que un buque nacional puede ser embargado preventivamente por créditos privilegiados en cualquier puerto de la República, por otros créditos en el puerto donde el propietario tiene su domicilio o establecimiento principal, y por créditos ajenos al buque, se deben reunir los requisitos de la legislación común. Por esta última afirmación, una parte de la doctrina interpreta que para que proceda el embargo por créditos vinculados con el buque, al no aclararlo la ley, no se necesita reunir los requisitos de la legislación común. Parece que la ley de nav. impone una norma de competencia respecto de qué tribunales decretarán el embargo, que podrán ser los ubicados en cualquier puerto de la República o en el de un lugar específico, pero no se necesita que el buque se encuentre en ese puerto. Pero la medida ordenada por un juez incompetente será válida si fue dispuesta de conformidad con las prescripciones del Cód. Procesal Civil y Comercial, pero no prorrogará su competencia y se deben remitir las actuaciones al que sea competente (art 196 CPCCom). Los casos de procedencia del embargo enumerados en el Cód PCCom se encuentran en

los art. 209, 211 y 212.

Los buques extranjeros, pueden ser embargados por créditos privilegiados. O por deudas contraídas en territorio nacional en utilidad del mismo o de otro buque que pretenezca o haya pertenecido, cuando se originó el crédito, al mismo propietario. O por créditos ajenos al buque cuando sean exigibles ante los tribunales del país.

El privilegio del crédito, es dispuesto por la ley de bandera del buque. Si se permite embargar el buque “hermano”, es decir del mismo propietario, también debe ser posible el embargo de buques hermanos para créditos privilegiados.

El segundo supuesto, comprende a otros buques que pertenezcan al mismo propietario del buque que originó el crédito, y también a otro buque del mismo propietario al que haya pertenecido el buque que generó el crédito. En el caso de copropiedad naval, deben ser los mismo dueños de ambos buques.

En la locación o el fletamento a tiempo, procede el embargo de otro buque del locatario o del fletador porque son explotados por ellos, lo que los convierte en deudores de los créditos generados en utilidad del buque (art 534).

También existe el embargo ejecutivo, art 535

Supuestos especiales de embargo: abordaje, asistencia y salvamento. Transporte de mercaderías. Ver artículos 536 y 537. Se permite el embargo para el crédito condicional y en el juicio de escrituración.

Interdicción de salida: es una medida que impide la salida del buque, del puerto. En el caso de los buques extranjeros, se encuentra implícita en la orden de embargo, porque el mismo no se puede trabar en los registros. Respecto del buque nacional, debe ser pedida y ordenada expresamente porque se presume que volverá a puertos nacionales.

Esta medida impide que el buque se sustraiga de la jurisdicción y que se pierda navegando a exponerse a los riesgos de la navegación, así como que contraiga nuevos créditos preferidos a los anteriores.

Debe ser ordenada por el juez y comunicarse al a Prefectura Naval, a cargo del Registro Nacional. En el registro, la División Dominio toma razón de todo documento que ordene embargos tanto de buques nacionales como extranjeros (ley 19.170, art 1 y 36). La inscripción del embargo quedará cancelada de oficio por el transcurso de 5 años, si no fuera reinscripto. La inscripción le da publicidad, y oponibilidad a terceros.

El embargo y la interdicción de salida pueden generar daños, por lo que el juez puede exigir al que pida estas medidas, que de caución suficiente (art 538). Se ha sostenido que la cacución juratoria (jurar que se va a pagar) no tiene relevancia, por lo que se exige caución real, siendo admisible que se preste un seguro de caución.

Las medidas cautelares trabadas antes del proceso caducan si no se promueve la demanda correspondiente dentro de los 10 días desde la intimación judicial (art 519).

Se puede vender el buque a pedido de parte, con traslado a la contraria, si hubiera peligro de pérdida o desvalorización de los bienes o si su conservación fuere gravosa o difícil (art 208 CPCCom)

Inembargabilidad: Son absolutamente inembargables los buques públicos, nacionales y extranjeros. Incluye buques en construcción para fines militares. Son los afectados al servicio del poder público Estatal.

Son relativamente inembargables los buques privados pertenecientes al Estado, si el propietario renuncia a ampararse en la limitación de responsabilidad del propietario armador. Y los buques cargados y listos para zarpar, salvo que la deuda haya sido contraída para reparar, aprestar o aprovisionar el buque para ese viaje, o cuando el crédito sea posterior a la carga del buque.

Otro caso de inembargabilidad relativa es la de los buques afectados al servicio postal, no pueden serlo en los puertos de escala donde debe efectuar sus servicios (Tratado de Montevideo 1940, art

42).

Normas nacionales e internacionales:

El embargo de un buque en puerto argentino se rige por la legislación nacional.

Tratado de Montevideo 1940, art 10: cualquiera de las personas domiciliadas en los dos Estados, puede pedir el embargo de los buques de nacionalidad de estos países, cuando se encuentren en la jurisdicción del otro país.

Tienen normas sobre el embargo: la Convención de Bruselas de 1952 y el Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques de Ginebra de 1999.

Navegación: clases.

A vela: comenzó a utilizarse desde los orígenes de la navegación pero a mediados del siglo XIX perdió importancia. Eran barcos que empleaban como medio de propulsión, el empuje del viento contra el velamen, lo que lo ponía a merced de las condiciones climáticas. Su casco de madera lo hacía pesado y lento. Al principio, sólo se navegaba de día y sin perder de vista la costa.

A vapor: surge con la revolución industria. El hierro y el acero sustituyen a la madera de los cascos, con lo que se lograron embarcaciones impermeables y más livianas y veloces. También eran más resistentes y durables. Poseían mayor tonelaje.

A reacción nuclear: En la actualidad, usan la reacción nuclear como forma de combustible.

También puede ser de cabotaje o de ultramar.

Espacios acuáticos: delimitaciones.

Son espacios acuáticos todas las extensiones del planeta cubiertas de agua.

Según la Convención de La Haya de 1930, se clasifican en jurisdiccionales, que son aquellos en los que los Estados ejercen su soberanía, sea en forma absoluta o restringida, y abarcan las aguas interiores, el mar territorial, la zona contigua, y actualmente, la zona económica exclusiva. Y no jurisdiccionales, los que no están sujetos a la jurisdicción de ningún Estado, es decir, el mar libre o alta mar.

Alta mar: la parte del mar que no pertenece al mar territorial ni a las aguas interiores de ningún Estado. Está abierta a todas las naciones, no hay soberanía de ningún Estado. Este principio hoy es reconocido universalmente. Todos los Estados, con o sin litoral marítimo tendrán las siguientes libertades: de navegación, de pesca, de tender cables y tuberías submarinas, de volar.

Convención de la ONU sobre el Derecho del Mar, Nueva York, 1982: se amplían las libertades de alta mar, incluyendo la de construir islas artificiales y otras instalaciones permitidas, pescar y proceder a la investigación científica, además de las que estaban en la Convención de Ginebra. La alta mar deberá ser usada con fines pacíficos. Los Estados, en relación a sus nacionales, deberán adoptar las medidas, que puedan ser necesarias para la conservación de los recursos vivos de alta mar.

Aguas Interiores: Son las que se encuentran en el interior de las líneas de base. Muchos de ellos podrán ser internos o internacionales según su ubicación, y de ello dependerán las normas aplicables.

Casos particulares: Los ríos pueden ser nacionales o internacionales. También pueden ser internacionales propiamente dichos, que son los que recorren en el territorio de diversos Estados, y los fronterizos, que sirven de límite a dos estados. La navegación en los ríos interiores depende de la legislación interna, la nuestra garantiza la libre circulación.

Los mares interiores son los que se encuentran dentro del territorio de uno o más Estados y que tienen acceso al alta mar. Son de libre navegación si están en el territorio de varios Estados o el canal de acceso al mar lo está, siempre que tenga un ancho superior a 10 millas marinas. Solo se considera como aguas interiores si su ancho es inferior a las 10 millas marinas. A su vez, los mares cerrados son los que se encuentran dentro del territorio de los Estados pero no tienen salida al alta

mar. Serán aguas interiores si están en el territorio de un solo Estado.

Los golfos y bahías son penetraciones o hendiduras del mar en la costa, de poca extensión. La bahía tiene más extensión que el golfo. Para saber cuándo se presenta este accidente geográfico, se usa el método del semicírculo, si las aguas son menores que un semicírculo trazado entre los puntos sobresalientes (extremos), no será una bahía. Otro método es el de establecer si la longitud de los puntos extremos es igual o menor a 24 millas marinas. Las bahías históricas pueden no cumplir con estos requisitos, pero son aquellas que históricamente pertenecen al Estado ribereño, siempre que haya circunstancias que justifiquen su existencia

Los estrechos internacionales son el paso angosto natural que une dos mares u océanos y puede estar entre dos Estados o entre un Estado y una isla. Se usa para la navegación internacional o nacional. La Convención del Mar considera que se aplica el paso en tránsito, es decir, que se permite el tránsito rápido e ininterrumpido, salvo que se use el paso para entrar en un Estado ribereño.

Puertos son las estructuras que forman parte del territorio firme de los Estados y se consideran parte de la costa.

Las radas son estacionamientos pasajeros para buques y se rigen por el régimen del mar territorial

Los canales artificiales son comunicaciones que construyen los Estados para facilitar la navegación, son del dominio del Estado constructor y su reglamentación corresponde al Estado que tenga la soberanía.

Mar Territorial: es la zona de mar adyacente a un Estado, sobre la cual aquél extiende su soberanía. Se extiende desde la línea de más bajas mareas hasta una línea imaginaria paralela. En Argentina, se extiende hasta una distancia de 12 millas marinas a partir de las líneas de base (ley 23.968, art 3)

Zona Contigua: este concepto surgió en los siglos XVIII y XIX y es una zona en la que el Estado ribereño podrá adoptar las medidas de fiscalización necesarias para evitar las infracciones a sus leyes de policía aduanera, fiscal, de inmigración y sanitaria y reprimir la infracción de esas leyes. Parte de ella se superpone con el mar territorial. En Argentina se extiende más allá del límite exterior del mar territorial y hasta una distancia de 24 millas marinas (art 4, ley 23.968)

Zona Económica Exclusiva: es la franja de mar adyacente al mar territorial de cada Estado, en la cual éste tiene la exclusividad de la explotación económica. El Estado ribereño tiene derechos de soberanía para la exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, y jurisdicción con respecto a el establecimiento y uso de islas artificiales, instalaciones y estructuras, la investigación científica marina y la preservación del medio marino. Pero en esta zona todos los Estados tienen libertad de navegación y sobrevuelo, de tendido de cables y tuberías submarinas y otros usos vinculados. En Argentina, se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta 200 millas marinas (art 5, ley 23.968).

Plataforma continental: comprende el lecho y subsuelo de las áreas submarinas que se extiende más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental o hasta las 200 millas marinas, si el borde exterior del margen continental no llega a esa distancia. El límite exterior no puede exceder de las 350 millas marinas desde la línea de base de 100 millas desde la isobata de 2500 metros. Su límite exterior se trazará mediante líneas rectas que unan puntos fijos no mayores de 60 millas marinas. El Estado ribereño ejerce la soberanía sobre este espacio para la exploración y explotación de sus recursos naturales, los cuales son independientes de su ocupación y de toda declaración expresa. La soberanía no impedirá el derecho de todos los Estados a tender cables y tuberías submarinas, pero el Estado ribereño puede tomar medidas razonables para la prevención y reducción de la contaminación. El trazado de la línea para el tendido de las tuberías estará sujeto al consentimiento del Estado soberano. Este también tiene derecho de autorizar las perforaciones y establecer contribuciones por la explotación. (según Convención Montego Bay). En Argentina, la ley 23.968, en su artículo 6 la

extiende hasta el borde exterior del margen continental o hasta 200 millas marinas desde las líneas de base, si el borde exterior no llega a esa distancia.

La Zona: Está conformada por los fondos marinos y oceánicos, además de su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción de los Estados. Los recursos y los derechos de la zona son patrimonio común de la humanidad. Las actividades en la zona se realizarán en beneficio de la humanidad, con fines pacíficos, independientemente de la ubicación geográfica de los Estados. Se debe asegurar una eficaz protección del medio marino, así como de la vida humana.

La autoridad fue creada para organizar, controlar y realizar las actividades en la zona. Son miembros de ella todos los Estados parte del Convenio de Montego Bay, que la crea. Sus órganos son la asamblea, el consejo y la secretaría. También se establece una empresa, como órgano de la autoridad, para llevar a cabo la actividad en la zona.

Para solucionar las controversias, inicialmente se creó un Tribunal Internacional del Derecho del Mar (el cual puede dictar medidas provisionales que son similares a las cautelares, y también la pronta liberación de buques y sus tripulaciones cuando éstos hayan sido retenidos por un Estado parte), en cuyo ámbito hay una Sala de Controversias de los Fondos Marinos. A su vez, los casos vinculados con pesquerías, preservación del medio marino, investigación científica y navegación, incluyendo la contaminación, pueden ser resueltos por un Tribunal Arbitral Especial.

Evolución: Roma: *Mare Nostrum*, el Estado ejercía derechos sobre el mar adyacente a sus costas para el control de la piratería, la pesca y los impuestos.

En el siglo XVII, hubo una gran polémica entre los partidarios de la libertad de navegación, como Hugo Grocio, con su *Mare Liberum* (Holanda), concepción fundada en que el mar no era posible de ocupación. Contra John Selden, en su obra *Mare Clausum*, que sostenía que el mar adyacente a sus costas, hasta donde alcanzaba la vista desde las playas, tenía una condición distinta a la de alta mar. También estaba la concepción de que el Estado costero ejercía su poder hasta donde alcanzara el tiro de un cañón.

Los países que invocaban sus derechos sobre el mar, una vez que por ello adquirieron un gran poderío naval y un engrandecimiento de sus flotas, se transformaron en defensores de la libertad de los mares, porque así podían ejercer un monopolio de hecho. Ej: Inglaterra.

Art. 2340 CC, hoy modificado: se contempla, entre los bienes de dominio público, las aguas adyacentes a las costas hasta una legua marina, equivalente a 3 millas náuticas, medida desde la línea de la más baja marea. A su vez, la zona contigua se extendió hasta las 12 millas, 4 leguas marinas, desde la misma línea. Modificado por ley 17.711: Legislación especial.

Normas nacionales e internacionales:

Plataforma continental: Ley 17.094: la soberanía de la Nación se extiende al mar adyacente hasta las 200 millas marinas, desde la línea de las más bajas mareas.

La plataforma continental es una zona de reserva minera. Luego se consagró la soberanía argentina sobre el mar epicontinental y el zócalo continental. La ley 17.094 extendió la soberanía al lecho del mar y el subsuelo de las zonas submarinas a una zona adyacente hasta la profundidad de 200 metros o más allá de tal límite, hasta donde la profundidad de las aguas suprayacentes permitieran la explotación de los recursos naturales de dichas zonas.

Convención de Ginebra de 1958 sobre mar territorial y zona contigua: Aclaremos que en esta misma conferencia, se firmaron cuatro convenciones y un protocolo facultativo. Establece la soberanía del Estado ribereño a la zona de mar exterior a su territorio y a las aguas interiores, que denominó mar territorial, extendiéndola al espacio aéreo sobre el mar, y al lecho y subsuelo del mismo. Su extensión se mide desde las líneas de base de la bajamar. Delimitó la zona contigua, que es exterior al mar territorial en 12 millas. La zona contigua es la zona en la cual el Estado ribereño puede adoptar medidas de policía aduanera, fiscal, migratoria y sanitaria, para evitar y reprimir infracciones en el territorio o en el mar territorial.

Los buques tendrán derecho al pasaje inofensivo a través del mar territorial, es decir, pasar por él.

Comprende el derecho a detenerse y fondear como incidentes normales de la navegación o consecuencia de una arribada forzosa o un peligro extremo. No debe perjudicar la paz, el orden o la seguridad del Estado ribereño. No se considerará inofensivo el pasaje de buques de pesca extranjeros que no cumplan las leyes y reglamentos del Estado, ni de submarinos que no cumplan la obligación de navegar por la superficie y exhibir su banderol

Convención de Ginebra de 1958 sobre alta mar: Se consagra el derecho de persecución ininterrumpida, que es la que emprende un Estado ribereño a un buque extranjero sospechado de violación de sus leyes. Debe iniciarse en las aguas interiores o en el mar territorial o zona contigua del Estado perseguidor y podrá continuar en el alta mar si no se hubiera interrumpido. Cesa si el buque perseguido ingresa al mar territorial de otro Estado. Sólo lo pueden ejercer los buques de guerra o aeronaves militares, o destinadas a un servicio público y que se encuentren autorizadas. *La Convención de Montego Bay agrega que el buque perseguidor debe dar una señal visual o auditiva de detención, a una distancia visible o audible.*

Esta convención consagra las libertades vistas anteriormente (incluyendo la de pesca). Los Estados debe tomar medidas para castigar el transporte de escavos en buques de su bandera y cooperar en la represión de la piratería.

Convención de la ONU de Montego Bay, 1982: NO suscripta, aprobada con reservas por Argentina.

Ley 24.543 aprueba una Convención de la ONU, de Montego Bay, pero con reservas, para no incluir temas que puedan afectar sus derecho con respecto a la situación de las Islas Malvinas. Esta dice que todo Estado tiene derecho a establecer el mar territorial hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas. Incluso en el mar territorial, los buques de todos los Estados tendrán el derecho de paso inocente. Este tiene que ser rápido e ininterrumpido, sin perjuicio de caso de fuerza mayor, y no debe ser perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño. No es parte del paso inocente toda amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, integridad o independencia política del Estado, el uso de armas de cualquier forma, la propaganda o información obtenida en perjuicio del Estado, pesca, elaboración de mapas, etc.

La zona contigua no puede superar las 24 millas marinas.

La zona económica exclusiva es creada por este convenio, y su extensión es de 200 millas marinas.

Tratado del Río del la Plata y su frente Marítimo: aprobado por la ley 20.645

Ley 18.502 (parcialmente derogada): Las provincias ejercen su jurisdicción sobre el mar territorial adyacente a sus costas por una distancia de 3 millas marinas, desde la línea de más bajas mareas. El Estado Nacional ejercerá jurisdicción exclusiva en el mar territorial a partir de esa distancia. Esta ley está parcialmente derogada por la ley 24.922. La doctrina interpreta que la jurisdicción provincial se extiende hasta las 3 millas, excepto en lo relativo a los recursos vivos, sobre los cuales las provincias ejercen soberanía y jurisdicción hasta las 12 millas.

MERCOSUR

Característica del ámbito marítimo: Todos tienen agua, la jurisdicción depende de la zona en la que se esté. Ver “Espacios acuáticos: delimitaciones”.

Contaminación marítima:

En 1926, EEUU convoca a una conferencia internacional sobre el control de la contaminación por hidrocarburos, que es la más desastrosa por la extensión que tiene. Ahí se establecieron zonas donde se prohíbe la dejada de hidrocarburos.

Luego de la Segunda Guerra Mundial se aprueba el Convenio Internacional para la Preveneción de la Contaminación del Mar, en Londres, 1954 también denominado OIL POL. Trata sobre la contaminación operacional por hidrocarburos, por el uso pero no aborda la contaminación accidental o por otras sustancias.

En 1962, la OMI le realiza enmiendas al convenio, la cual se amplía la zona donde se prohíbe la descarga de hidrocarburos.

Pero al poco tiempo, se cambió el método de lavaje de tanca, y aparece sistemas de cargas sobre residuos y se hunde el buque Torrey, el cual transportaba una gran cantidad de hidrocarburos

Luego, en 1969, la OMI logra que se adopten dos nuevos convenios: INTERVENTION o la Convención Relativa a la Intervención de los Estados en Alta Mar, que es el convenio internacional sobre la intervención en alta mar, en caso de accidentes por petróleo, que contaminen. Eso le da a las naciones una guía y les impone realizar las medidas razonables para establecer medidas que prevengan o eliminen el peligro de contaminación. Las medidas deben ser proporcionales al daño actual o al que se prevea inminente. El Estado será responsable por los daños que puedan derivarse de la adopción de las medidas que él haya dispuesto, pero en contra de reglas de la convención.

Por otro lado, se celebra convenio de responsabilidad civil nacida de daños debidos a la contaminación por petróleo (CLC), cuyo objetivo es garantizar una indemnización a quienes están afectados por ella. Se aplica a los buques que transportan petróleo a granel y se consagra un sistema de responsabilidad objetiva a cargo del propietario o armador del buque la cual sólo cede frente a supuestos de excepción: si los daños son consecuencia de acto de guerra o desastre natural grave, cuando se deban totalmente al sabotaje de un 3 o cuando derive de falta de mantenimiento de las ayudas a la navegación por parte de las autoridades, etc. Se limita la responsabilidad a 2.000 francos Poincaré por tonelada de arqueo neto del buque pero habrá una responsabilidad integral, y hoy el límite son 133 degs (derechos especiales de giro, es una moneda que se intenta imponer. En Argentina, se usa el argentino pesos oros y a nivel internacional, esta moneda, degs) por cada tonelada de arqueo bruto, siempre con un mínimo de 14 millones de degs. También se establece la obligación de constituir un fondo de garantía ante las autoridades del Estado en cuya jurisdicción se promuevan reclamaciones fundadas en esta convención, y si esto no se hace, se pierde el beneficio de limitar la responsabilidad. Se establece el seguro obligatorio para los buques que transporten más de 2.000 toneladas de petróleo a granel.

Esto se refuerza con la creación, en 1978, de un Fondo Internacional de Indemnización. El convenio del FONDO tiene por finalidad proporcionar la indemnización complementaria a la que establece el convenio. La indemnización se puede reclamar si los daños no constituyen supuesto de responsabilidad en los términos del convenio (que era sólo para buques tanque), cuando el propietario del buque es insolvente, o si el monto del daño excede la responsabilidad del propietario. La indemnización del Fondo también tiene límite. Se financia con contribuciones de los Estados parte y con aportes de los que el último año recibieron más de 150.000 toneladas de petróleo crudo, y son nacionales de un Estado parte del convenio. Este convenio también tuvo enmiendas.

1975: Convenio sobre Prevención de Contaminación del Mar, por vertimiento deliberado de desechos generados en tierra. Prohíbe verter sustancias peligrosas, pero algunas pueden ser arrojadas con un permiso especial, de alcance general.

Convenio MARPOL 73/78: se establecen nuevas medidas de seguridad para los buques tanque y para prevenir. Ej: nuevo sistema para la limpieza de tanques, llamado "lavado con crudo", utiliza el mismo petróleo que transporta para lavar el tanque. También limita el tamaño de los tanques.

1990: la Conferencia de la Organización Marítima Internacional adopta el convenio sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos que tiene como propósito establecer estructura global para la cooperación internacional.

Argentina es signataria del convenio OIL POL 54. La Prefectura Naval se encarga de hacer cumplir estas normas. También tenemos un plan nacional de contingencias para cuando ocurran derrames de sustancias contaminantes.

Art 14 de ley 22190. Los propietarios y armadores del buque o artefacto naval, responden de forma solidaria y objetiva al pago de gastos de limpieza de las aguas, y otras contingencias ocasionadas por la contaminación. Resulta aplicable el art 1113 de CCivil con las limitaciones de responsabilidad de la ley de navegación.

El Decreto Ley 20.481/73 fue hecho para prevenir y sancionar el derrame de hidrocarburos en puertos, canales y vías de agua navegables. Se establece un sistema de multas, un seguro obligatorio y en ningún momento se limita la responsabilidad. Se hace un procedimiento administrativo frente a la Administración General de Puertos. A su vez, en el tema de la eventual responsabilidad del buque

por los daños que pudo haber sufrido el Estado o los terceros, el procedimiento debe ser el judicial, o sea que el mismo hecho puede generar la aplicación de dos sanciones.

Seguridad de la vida humana en el Mar: Importancia y protección penal contra actos ilícitos. Normas nacionales e internacionales, organismos interesados: VER actos ilícitos.

El hundimiento del Titanic provocó la conferencia de Londres, en 1913, en cuyo transcurso se aprobaron una convención para proteger la vida humana en el mar y un reglamento de seguridad para la navegación. Pero luego vino la primera Guerra Mundial y recién en 1929 se hizo una nueva convención, ratificada por nuestro país

En la Convención de Londres de 1930 se adoptó el “ojo de Plimsoll” que era la línea máxima de inmersión del buque cargado, las cuales deben pintarse en el casco del buque a ambos lados, y se controlan mediante el certificado de línea de carga o francobordo internacional. Se denomina francobordo a la distancia medida verticalmente desde el borde superior de la cubierta hasta el borde superior de la línea de carga. Argentina lo ratificó, y la Prefectura Naval es quien emite estos certificados.

La conferencia de Londres de 1948 agregó un reglamento para prevenir colisiones y diligencias que debían observarse en la construcción de buques, el uso de medios de salvamento y radiotelefonía, las formas de estibar las mercaderías, el balizamiento, etc. Esta convención se extiende a todos los buques de los países contratantes, salvo los menores de 500 toneladas, buques de guerra, los que carezcan de propulsión mecánica, buques pesqueros y yates. Esta convención es modificada periódicamente, y nuestro país la ratificó. La OMI se encarga de promover nuevas conferencias.

Además, por el art. 94 de la Convención de Montego Bay, el Estado del pabellón posee un conjunto de deberes en alta mar, entre los que se encuentra el de ejercer de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques de su bandera, garantizar la seguridad y la capacitación de la tripulación, inspeccionar periódicamente cada buque y controlar que lleve a bordo cartas marinas, equipos e instrumental adecuado y asegurar el cumplimiento de los reglamentos internacionales sobre seguridad de la vida humana en el mar, sobre control de la contaminación, comunicaciones y prevención de abordajes. Se exige a los Estados que impongan al capitán el deber de prestar auxilio a personas en peligro en el mar, excepto cuando haya grave peligro para el buque propio, las personas que se encuentran en él o no haya una posibilidad razonable de ayuda.

Derecho de visita: puede ser ejercido por buques de guerra o buques debidamente autorizados e identificables, pertenecientes a un gobierno, respecto de los buques en alta mar, cuando haya motivos razonables para sospechar que el buque visitado se dedica a la piratería, trata de esclavos, lleva a cabo transmisiones de radio o televisión no autorizadas, no tiene nacionalidad o tiene la misma nacionalidad que el buque visitante aún cuando enarbole otro pabellón. (art 110, Montego Bay).

Organismos interesados: OMI,

Prefectura Naval: ejerce su jurisdicción hasta una distancia de 50m a contar desde la línea de la marea más alta, y en las márgenes de los cursos de agua hasta los 35m desde la crecida más ordinaria. También actúa a bordo de los buques en aguas jurisdiccionales y en los de bandera nacional en el mar libre, y en puertos extranjeros en relación a la policía de seguridad en cuanto sea competencia de la Nación. Funciones: *Policía de seguridad:* hace cumplir las leyes, dicta ordenanzas, es el órgano de aplicación técnica de los convenios internacionales sobre seguridad de la navegación y de la vida humana, controla la seguridad del amarre y el tránsito portuario, entiende en la remoción de buques y aeronaves, interviene en la asistencia y salvamento y lleva el Registro Nacional de Buques, otorgando la nacionalidad argentina al buque. Lleva el Registro Nacional del Personal de la Navegación, comprendiendo el embarcado y el terrestre. Interviene en lo relativo a las normas para combatir la contaminación.

Jurisdicción administrativa: instruir sumarios por naufragios, colisiones, varaduras y otros. Juzga las faltas o contravenciones.

Policía judicial: Instruye sumarios por delitos ocurridos en edificios ocupados por sus unidades, con intervención del juez competente y da cumplimiento a todo mandato judicial

Política Naviera: concepto: Por un lado, la política general del Estado influirá en la actividad navegatoria y en las normas que la regulen. Por el otro, se requiere una política para la actividad navegatoria, que es lo que vamos a analizar.

Intereses marítimos: El Capitán Storni estableció un conjunto de fundamentos y lineamientos estratégicos para el desarrollo de una potencialidad marítima que por entonces pasaba inadvertida para la Argentina. Declaraba que el poder naval debía apoyarse en tres pilares fundamentales: producción, transportes propios y mercados. Quería realizar el estudio científico de nuestros mares y ríos, y fomentar la pesca.

Hoy en día, la **Dirección de Intereses Marítimos** mantiene el vínculo entre la Armada y el conjunto de organizaciones civiles, públicas y privadas, que integran la comunidad marítima argentina. La Dirección procura también contribuir a la formación y extensión de la conciencia marítima del personal naval y de la sociedad, mediante la difusión de la temática de los intereses argentinos en el mar.

Asimismo, participa en actividades de su incumbencia relacionadas con la Organización Marítima Internacional (OMI).

Poder marítimo y poder naval: El **Poder Naval** es el conjunto de unidades navales y artefactos bélicos que constituyen la fuerza de una Nación en el mar. Está conformado con todos aquellos medios indispensables para conducir una guerra naval. También ha sido considerado el componente militar del poder marítimo.

El **Poder Marítimo** es la capacidad que tiene un País para utilizar y controlar todas las actividades que ocurran en el mar bajo su jurisdicción, mediante acciones de proyección política, económica y cultural. El poder naval es la expresión de la presencia militar del Estado.

El Transporte Marítimo como servicio: distintos tipos: El transporte marítimo puede ser de personas, de equipajes o de mercancías. También puede ser efectuado en líneas regulares, cuando tienen una cierta frecuencia, o no. Y puede ser oneroso o gratuito. Se verá en la unidad 4.

El denominado “comercio de invisibles”: Es el comercio internacional de servicios que se prestan los diversos países. Incluye los gastos accesorios relativos a los ingresos y pagos, tales como el transporte, los seguros, las tarifas de procesamiento de mercancías, los costos de acarreo, etc. Y también otros ingresos no relacionados con la importación y exportación de mercancías, tales como los costos de viajes internacionales, los costos de personal diplomático, etc.

Historia en Argentina:

Hasta la Segunda Guerra Mundial, no tenía una política definida. La mayor parte del transporte se hacía con buques ingleses. Pero al estallar la guerra, muchos buques extranjeros quedaron en nuestros puertos y para movilizarlos, se crea la Flota Mercante del Estado.

El Estado Transportador: Al finalizar la Guerra Mundial, la Flota devolvió a los armadores los buques que usaba, pero inicia una política tendiente a adquirir nuevas unidades y aumentar el tonelaje. Compró varios cargueros a Estados Unidos y adquirió el grupo Doderó, formado por tres empresas, una con buques de ultramar, una por buques de carga y fluviales y la tercera, por buques de pasajeros. Fueron empresas del Estado y en 1960 se unificaron en la Empresa Líneas Marítimas del Estado, la cual no generaba pérdidas y tenía un gran prestigio.

El “Intervencionismo Estatal”: Así comenzó un período de muchos años con una marcada intervención del Estado como operador directo en áreas estratégicas. Ej: Ley de Cabotaje, reserva la navegación y el comercio de cabotaje a buques de bandera nacional. Ley de Reserva de Cargas, fomenta la actividad de los armadores nacionales. Fondo de la Marina Mercante, que otorga créditos para la construcción de buques.

A su vez, el Estado era el único explotador de los puertos comerciales, por medio de la Administración General de Puertos, prestaba el servicio de practica por medio de la Prefectura y brindaba a servicios comerciales.

La denominada “desregulación”: concepto, origen, otras denominaciones: En la década de 1990, la Empresa Líneas Marítimas del Estado fue declarada sujeta a privatización, se vendieron todos sus buques y se liquidó. También se liquidó la Administración Nacional de Puertos. Se dejó sin efecto la ley de reserva de cargas, y se privatizó el servicio de practica.

Por el Decreto 1772/91, se admitió el cese provisorio de bandera de los buques inscriptos en el Registro Nacional, cuyos propietarios lo solicitasen. Esto implicaba la suspensión transitoria del buque en la matrícula nacional y permitía la inscripción provisoria en registros extranjeros. Inicialmente era un régimen de excepción por 2 años, a cuyo vencimiento el propietario estaba obligado a reincorporar el buque a la matrícula nacional. Pero se extendió mucho tiempo más. Se permitió que los buques arrendado a casco desnudo o fletado a tiempo fueran considerados de bandera nacional, teniendo por 3 años un régimen de importación temporaria con un gran beneficio impositivo.

Es decir que mediando un contrato de fletamento a tiempo, éste podía estar operado por una empresa extranjera, (decreto 343/97).

Actualmente, se derogaron los Decretos 1493/92 y 343/97, es decir, los que establecían las normas mencionadas en el párrafo anterior sobre buques arrendados.

Por el Decreto 1010/04, se derogó el decreto 1771/91, sobre el cese temporario de bandera, reinstaurando el sistema de locación a casco desnudo de buques extranjeros bajo el régimen aduanero de admisión temporaria y creó un régimen de promoción de la industria naval. El nuevo sistema concedió a los armadores un plazo de 2 años (luego prorrogado) para reingresar a la matrícula nacional, y mientras no reingresen, los armadores gozan únicamente del beneficio de operar en el cabotaje nacional. Además, en este lapso el contrato de ajuste se regiría por la legislación argentina.

Se confiere el tratamiento de bandera argentina para la navegación de cabotaje, a los buques que, teniendo bandera extranjera, hubiesen sido locados a casco desnudo. Los armadores podrán inscribir los contratos de locación a casco desnudo en la Prefectura Naval.

El cabotaje: así se hace referencia a la navegación que se realiza entre cabos de un mismo Estado, es decir, que tiene como objeto la comunicación y el comercio entre los puertos de la misma Nación y se realiza sin perder de vista la costa, más que para acortar camino. Tradicionalmente, se reserva para los buques nacionales. El cabotaje se clasifica en:

Nacional, cuando es exclusivamente en un mismo país. *Internacional o fronterizo*: entre países cercanos o fronterizos, conforme a tratados internacionales.

Fluvial: en ríos o aguas interiores. *Marítimo*: por Mar. En Argentina, se hace fuera de la línea que une los cabos Santa María y San Antonio.

Mayor: fuera de los cabos hasta una distancia de 100 millas de la costa. *Menor*: dentro de los cabos. En Argentina, el cabotaje nacional es sólo para barcos argentinos. Pero por excepción, puede ser practicado por buques extranjeros:

- Cuando el buque esté dedicado al cabotaje fronterizo, conforme a los convenios internacionales.
- Cuando el buque tenga un permiso precario del Poder Ejecutivo y por circunstancias excepcionales, es decir, que no sea posible abastecer de artículos de primera necesidad una zona costera o no fuese posible cumplir un contrato por no encontrarse buques argentinos en condiciones de prestar el servicio correspondiente.

En los buques de cabotaje, el capitán y los oficiales deben ser argentinos y con títulos habilitantes expedidos por nuestro país. El 25% de la tripulación también. Se debe usar a bordo el idioma nacional para las órdenes de mando y en toda la documentación del buque.

El “peaje” y la libertad de tránsito: Se denomina peaje al pago que se realiza por el derecho de

poder circular por un lugar. En Argentina, nuestra Constitución establece la prohibición de peajes a los buques que pasen de una provincia a la otra, pero este cánón se sigue utilizando para las mercaderías que ingresan al país.

El transporte y la integración regional: La región es el conjunto de países que se encuentran geográficamente próximos, ya sean limítrofes o no.

Protección del medio ambiente marino: Ver “Contaminación Marina”

Defensa de la competencia: Las Conferencias de fletes son organizaciones armatoriales cuyo objetivo es el de realizar con exclusividad el transporte de mercaderías o personas sobre determinada línea de navegación regular, evitando la competencia interna entre sus miembros, así como la competencia externa con otros. Se crean para terminar con la fuerte competencia entre compañías armadoras, traducida en las llamadas “guerras de fletes”. Son regidas por un Presidente ejecutivo, elegido por la asamblea de los miembros, quien permanece en el cargo 1 o 2 años. Hay un Comité Central, y luego muchos Comités locales.

Si bien a primera vista esta clase de acuerdos parece crear una situación de monopolio o de oligopolio, en la práctica no es así porque las tarifas que establecen las Conferencias se ven constantemente influenciadas por los altibajos del mercado mundial de fletes.

Además, se llama *pool* al acuerdo en virtud del cual todos o algunos de los miembros de una Conferencia, se reparten entre sí el tráfico, sobre la base de cuotas previamente determinadas del total de fletes devengados.

La Defensa del Usuario: Frente a las Conferencias de Fletes, han surgido estas organizaciones, cuyo objeto principal radica en la representación de los usuarios ante la industria del transporte marítimo. Así se sientan las bases para un sistema de equilibrio entre los intereses. La UNCTAD dice que para que estos consejos funcionen se necesita que el comité o consejo sea representativo de todos los usuarios de la zona que abarque y que goce de reconocimiento por las conferencias marítimas como un organismo de consulta, y como interlocutor.

El Consejo de usuarios negocia con las conferencias de fletes a través de los sistemas de consultas, y también hablan con líneas marítimas no afiliadas y organismos estatales.

Unidad 3: Sujetos. Responsabilidad. Infraestructura

Sujetos: Personal terrestre: Pertenecen al personal terrestre quienes están dedicados a ejercer profesión u ocupación en jurisdicción portuaria o en conexión con la actividad marítima, fluvial o lacustre. El art. 601.0101 del Reginave los enumera.

El acto de registro es anterior al de habilitación. El registro es el acto por el cual la Prefectura inscribe al personal de la marina mercante en el registro, y la habilitación es el acto por el cual la Prefectura declara hábil y autoriza a una persona.

Propietario: Es la persona que figura como titular del dominio. Puede ser una persona física o jurídica (en este caso, no hay coparticipación naval, sino una sociedad regida por las leyes de sociedades). En Argentina, es requisito tener domicilio en el país (art 52 ley de nav). Si se trata de una persona física, debe tener domicilio real, si es jurídica debe tener domicilio legal. Si son copropietarios, un número de ellos cuyos derechos excedan la mitad del valor deben tener domicilio real. En este caso, prevalece la voluntad de la mayoría, las cuales obligan a la minoría.

También deben tener capacidad general para adquirir.

Armador: Es quien utiliza un buque, el cual tiene la disponibilidad (física) en uno o más viajes, bajo la dirección y gobierno de un capitán por él designado, en forma expresa o tácita. Es el centro de imputación de la responsabilidad marítima. Usa el buque a nombre propio, lo explota. Cuando realice actos de comercio, debe reunir las calidades de comerciante. Es indiferente que el buque sea usado con o sin fines de lucro, en ambos hay un armador. Puede ser una persona física o jurídica. Ver arts. 184 a 192 para el caso en que los copropietarios sean armadores.

El armador no tiene la disponibilidad jurídica del buque, porque no lo puede vender ni gravar. Pero sí tiene la tenencia del buque, sin perjuicio de que pueda ser, al mismo tiempo, propietario.

Cuando el armador no sea propietario, debe estar inscripto él y su contrato para que sea oponible a terceros. También se requiere estar habilitado por la Prefectura.

En defecto de la inscripción, responden el propietario y el armador solidariamente por las deudas. Salvo que el armador utilizara el buque por un hecho ilícito con conocimiento de los acreedores. No habrá solidaridad con el propietario.

Transportador: Se entiende por transportador a la persona que contrata con el cargador el transporte de mercaderías, sea propietario, armador o fleteador, o quien tenga la disponibilidad del buque. Esta expresión no comprende al agente marítimo o intermediario (art. 267, ley de nav.) La disposición se refiere al transportador contractual, ver los detalles en la unidad 6. Aclaremos que el transportador no siempre es el armador.

Agentes terrestres del armamento: Agente marítimo: Es considerado personal terrestre de la navegación. Tiene a su cargo realizar en los puertos de arribo del buque, las diligencias de carácter administrativo y comercial que hay que cumplir con motivo de la llegada o partida, así como con las operaciones de carga y descarga. Realiza gestiones de Aduana, ante la Prefectura, Migraciones, Administración General de Puertos, etc. En la esfera privada, representa activa y pasivamente, judicial y extra, al armador, propietario y capitán.

Recibe una retribución, por lo general es un porcentaje del valor de los fletes o pasajes pero puede ser una suma fija.

El fletador puede designar un agente marítimo, y al mismo tiempo, los sujetos antes mencionados pueden designar otro, llamado agente confidencial, quien tiene la representación activa y pasiva del capitán, armador o propietario, siempre que acredite su designación por escrito.

La autoridad aduanera debe publicar los nombres de estos agentes.

Agente de viaje: Es la persona que se encarga de vender, asesorar y gestionar la logística de los viajes. Puede ser un mero intermediario entre las partes, o contratar el servicio de transporte y alojamiento.

Corredor y otros intermediarios: Es un individuo o empresa que actúa como intermediario entre un comprador y un vendedor, usualmente con el cobro de una comisión. El corredor de seguros se encarga de esta área y puede ser utilizado para los seguros marítimos. El corredor o agente de bolsa se encargará de asesorar a los individuos en los casos de negocios que puedan producir una renta variable. El corredor de aduanas se realizará los trámites impositivos.

Personal Embarcado: Ninguna persona puede formar parte de la tripulación de los buques inscriptos en el Registro Nacional ni ejercer profesión, oficio u ocupación alguna en jurisdicción portuaria o en actividad controlada por la autoridad marítima si no está habilitada y debidamente inscripta.

El personal embarcado ejerce profesión, oficio u ocupación a bordo de buques y artefactos navales. Según su jerarquía, se clasifica en: capitán, oficiales, habilitados con título no superior, maestranza, marinería. El personal debe tener una libreta de embarco, expedida por la prefectura. Sin ella no puede embarcarse.

La formación del personal de la Marina Mercante es regida por el “Reglamento de formación y capacitación del personal embarcado de la Marina Mercante” (Refocapemm). La autoridad de aplicación es la Secretaría de Transporte, la cual ejecuta los programas de capacitación.

Requisitos para obtener los títulos: 18 años, no poseer antecedentes profesionales desfavorables, aprobar exámenes y cursos y poseer actitud psicofísica requerida. El referendo es el documento de validez internacional que acredite los conocimientos mínimos. Los capitanes y oficiales deben ser argentinos nativos, por opción o naturalizados.

Certificados de capacidad náutica: es el documento otorgado por los institutos de formación que acredita la capacidad para ejercer determinado oficio a bordo de buques.

La habilitación faculta al personal a ejercer los cargos máximos de cada cuerpo. Excepcionalmente,

cuando no se dispusiera de personal, la autoridad, mediante pedido del armador o capitán, podrá habilitar temporariamente al personal de habilitación inferior.

El artículo 502.0104 del Reginave establece los requisitos para el registro y la habilitación del personal:

- Presentar el título o certificado del organismo competente.
- Certificado de aptitud física
- DNI
- No registrar antecedentes policiales
- Saber nadar y remar.

La habilitación se pierde por: pérdida de la capacitación, incumplimiento no justificado de las obligaciones censales, ser culpable de un delito sancionado con pena de privación de la libertad no condicional. Y por pena de inhabilitación.

El capitán: Se trata de un comando singular por la necesidad de que se adopten decisiones urgentes en situaciones de riesgo. Es designado por el armador, de quien depende. El armador podrá reservarse en el contrato de ajuste el derecho de cambiarlo de buque por necesidad del servicio. En el caso de buques bajo fletamento a tiempo, a los efectos de la gestión náutica, el capitán depende del fletante para hacer navegar el buque, pero también recibirá órdenes del fletador en lo atinente a la gestión comercial.

Si falleciera o se incapacitara, será reemplazado por el oficial de cubierta de mayor jerarquía (por rango o antigüedad), y en última instancia, por el contramaestre, quien tendrá las mismas atribuciones. Si no hubiere nadie capacitado, el Cónsul podrá nombrar a alguien hasta que llegue a su dueño.

El capitán tiene responsabilidad, aún cuando esté obligado a usar los servicios de un práctico.

Si actúa con culpa o dolo, responde en los términos del art. 1109 CC, frente a terceros.

Si el capitán ha sido despedido por causa legítima, no tiene derecho a indemnización alguna, pero si fue sin causa legítima, tiene derecho a la indemnización del art. 993 del C.Com., si ha logrado su efectividad en la empresa. Si el capitán despedido fuere copartícipe del buque, puede renunciar como tal y exigir el reembolso del valor de su parte. Si el capitán copartícipe hubiese obtenido el mando del buque por cláusula especial del acta de sociedad, se necesitará causa grave para privarlo de su cargo. El capitán ajustado para un viaje, que no compla el contrato, quedará inhabilitado para ejercer el mando de buque alguno por término de 5 a 15 años, a juicio del juez. Sin perjuicio de la responsabilidad hacia el armador o cargadores. Sólo se considerará excusable algún impedimento físico o moral.

Funciones:

Funciones públicas: Generales: dirección y gobierno del buque. Delegado de la autoridad pública: para la conservación del orden y de la seguridad del buque, y lo que este transporta. Las personas a bordo le deben respeto y obediencia.

Funciones de seguridad:

- ✓ Debe verificar que el buque sea idóneo para el viaje, todo lo relacionado con la navegabilidad, el armado y la tripulación del buque. La navegabilidad exigida es la genérica o abstracta, es decir, la capacidad para navegar, y además, la navegabilidad en sentido estricto, es decir, la aptitud para el viaje específico que llevará a cabo.
- ✓ Verificar el buen arrumaje (el arrumaje es la distribución y colocación de cargas en un buque) y la distribución de los pesos a bordo y el cumplimiento de las normas de seguridad.
- ✓ En caso de peligro, debe adoptar las medidas para la salvación del buque.
- ✓ Instruir a los tripulantes e incluso a los pasajeros.
- ✓ Encontrarse en el puente de mando (lugar desde donde se dirige el buque, donde está el timón) en las entradas y salidas de puertos u otros lugares de navegación restringida, niebla, mucho tránsito u otras circunstancias.

- ✓ Debe ser el último en abandonar el buque.
- ✓ Velar por el cumplimiento de las disposiciones legales sobre el alojamiento y la alimentación de la tripulación y los pasajeros, y el buen estado sanitario e higiénico del buque.
- ✓ Tomar los prácticos cuando sea necesario.
- ✓ Acudir en auxilio de vidas humanas, aún de enemigos que se encuentren en peligro. Cesará esta obligación cuando haya peligro para el buque o las personas en él o cuando tenga conocimiento de que el auxilio está asegurado en mejores o iguales condiciones, o cuando tenga motivos para prever que su auxilio es inútil.

Debe dejar constancia de esto en el diario de navegación. Es una obligación legal. Ni el armador ni el propietario del buque son responsables en caso de incumplimiento.

- ✓ Después de un abordaje, debe prestar auxilio y dar sus datos de identificación (nombre y puerto del buque, dónde se dirige).
 - ✓ Presentarse dentro de las 24 horas hábiles siguientes a su llegada a puerto, ante las autoridades argentinas o ante el Cónsul para exponer sobre los hechos extraordinarios. Es un requisito administrativo. Si no hubiere efectuado la exposición, debe ratificar, dentro de las 24 horas de puesto el buque en libre plática, los asientos del diario de navegación mediante protesta ante la autoridad marítima o consular.
 - ✓ Cumplir y hacer cumplir toda obligación legal o reglamentaria.
- Puede rechazar la carga que considere peligrosa y arrojar al agua la que se vuelva peligrosa.
 - Puede realizar un acto de avería gruesa, asentando su causa.
- ✗ No debe abandonar el buque en peligro hasta agotar los medios de salvación y luego de tratar de salvar las personas y cosas a bordo.

Funciones policiales y judiciales: mantener el orden, imponer sanciones a bordo, instruir sumario hasta la llegada a puerto, donde será reemplazado por la autoridad nacional. Debe comunicar a la autoridad más cercana todo accidente. Debe resistir todo acto de violencia contra el buque.

Funciones notariales: dejando constancia de ello en el diario de navegación, debe: a) Otorgar el testamento marítimo: Para los buques de guerra, podrán testar con tres testigos, al menos dos que firmen, y con la fecha. Se extenderá por duplicado, incluyendo las mismas firmas. El capitán debe conservarlo entre los papeles importantes y mencionarlo en el diario de navegación. Al llegar al puerto, el capitán debe entregarlo al ministerio de Defensa o al Cónsul, para que a su vez, sea remitido al juez del último domicilio. Para los buques mercantes, es lo mismo pero debe extenderse ante el capitán, su segundo o ante el piloto. En ambos casos, será válido sólo si el causante fallece antes del desembarco definitivo o en los 90 días después. Será nulo si se hubiera extendido a favor de oficiales del buque, salvo que fueran parientes del testador. b) Recibir el testamento cerrado con las formalidades legales: debe ser firmado por el testador. El capitán actúa como ministro de fe. Lo de los testigos es igual y se deben cumplir las formalidades del testamento marítimo. c) Recibir el testamento ológrafo: este es escrito, fechado y firmado a mano por el testador.

En caso de fallecimiento de personas a bordo, el capitán debe inventariar sus pertenencias incluyendo los papeles, con la presencia de dos oficiales y de dos pasajeros, si los hubiera. Además, debe entregar a la autoridad, en la primera escala los bienes, el inventario, los testamentos y otras actas.

Puede asentar nacimientos, defunciones y matrimonios producidos a bordo.

Funciones privadas: representación legal del propietario y del armador que no se encuentren domiciliados en el lugar. Se extiende a la representación judicial, pero circunscripta a la expedición. Debe estar en continuo contacto con el armador y mantenerlo informado, así como requerir las instrucciones que correspondan. Debe dar aviso inmediato del embargo, apresamiento o detención del buque.

Es del depositario de la carga y efectos a bordo, desde su percepción hasta su entrega. Para que esté sobre cubierta, el capitán necesita el consentimiento escrito del fletador o cargador, excepto que sea uso o sea navegación fluvial o lacustre, debido a que esta mercadería está excluida de la ley de nav. El capitán también representa al fletador o cargador para la salvaguarda de los intereses de la carga en el puerto. Debe extender los recibos provisorios de la mercadería, asentando su estado. Puede celebrar contratos destinados a equipar, aprovisionar o reparar el buque, salvo donde el armador tenga su domicilio o haya un mandatario con poderes suficientes. En casos extremos puede contraer deudas y hasta hipotecar el buque, si carece de fondos, con la ratificación del comisario y dos oficiales, si el buque estuviera en viaje, no estuviera el armador y efectúe un requerimiento telegráfico ante el tribunal competente o Cónsul. También puede gravar o vender la carga o las provisiones del buque, o sea que puede adoptar actos de disposición sobre bienes ajenos. Está facultado para elegir a los tripulantes y los puede rechazar. Está obligado a exhibir el diario de navegación a las partes interesadas.

Dotaciones: según el art. 141 de la ley de nav. Se debe contar con el número necesario de tripulantes que aseguren su mantenimiento en la navegación y servicio en puerto, conveniente para que opere normal y eficientemente en el tráfico o la actividad a que se destine el buque. Se deberá tener en cuenta el tipo de buque, de navegación, los puertos de escala, el tráfico y el régimen de trabajo a bordo. *Dotación de Seguridad:* Es el número necesario de tripulantes que debe tener el buque o artefacto naval para asegurar su mantenimiento en navegación y en servicio en puerto. La determinación de la tripulación mínima de seguridad sigue a cargo de la Prefectura, suprimiéndose, a partir de 1992, la opción del armador de que la estableciera una sociedad de clasificación reconocida por la autoridad. Para los buques de bandera extranjera, dicha dotación de seguridad será determinada por el país de matrícula.

Dotación de explotación: Es el número de tripulantes convenientes para que el buque pueda operar normalmente y con eficiencia, en el tráfico o actividad a la que esté destinado. El armador mantiene la facultad de fijar la dotación de explotación. Pero la dotación de explotación puede ser establecida por la autoridad si mediara pedido de la asociación profesional de trabajadores o si no hay acuerdo entre partes. El 75% del personal de maestranza y marinería debe ser argentino.

Requisitos, habilitación, documentación. Funciones, obligaciones y derechos. Responsabilidades. Características del trabajo de la gente de mar (ver “Capitán” y lo que sigue).

Contrato de ajuste: es el contrato laboral de la tripulación y el capitán. Se incluye dentro de los estatutos especiales del Derecho Laboral, es decir, contratos de trabajo sometidos, por sus particularidades, a un régimen jurídico distinto. Se trata de una vinculación del Derecho Privado entre el armador como empleador y el tripulante como trabajador. Se superpone con un aspecto de derecho público. Según el Código de Comercio, es el contrato que se celebra individualmente entre el armador, por un lado y el capitán, oficiales o demás individuos de la tripulación. Consiste en que estos últimos presten servicios por uno o más viajes, por un tiempo determinado o indeterminado, mediante un salario y bonificaciones. El tripulante se compromete a prestar servicios en su especialidad a bordo del buque. Es un contrato particularista porque se encuentra influido por el aislamiento a bordo y por el carácter técnico de los servicios, así como por sus riesgos. Está regulado por normas dispersas, entre las que se incluye la Ley de Contrato de Trabajo, el Código de Comercio, la Ley de Nav., el Reginave, el Refocapemm, los convenios de la OIT, etc.

Las normas vinculadas con el contrato de ajuste integran el derecho marítimo, en su esquema unitario. Pero hay dos corrientes respecto de si debe regularse por la legislación marítima o la del trabajo.

Fallo “Pisani, Dimongo con Compañía Argentina de Pesca”: En este plenario se dice que es una especie de contrato de trabajo.

La contratación se hace por intermedio del capitán, es libre pero deben estar habilitados e inscriptos.

Sólo en caso de fuerza mayor o con una justificación especial, se podrá enrolar personal extranjero. El C.Com dice que las condiciones se prueban con el contrato de ajuste, o en su defecto, el libro de rol y la libreta de embarco. El capitán, a pedido del tripulante, deberá entregar una copia del contrato y un certificado a la terminación del mismo. El libro de rol debe ser hecho en el puerto de armamento y deben contener: identificación del buque y del capitán, condiciones de los contratos de ajuste, fecha y lugar para la terminación del contrato, mención del armador y la firma del enrolado (art. 926 C.Com). Al personal inscripto en el registro correspondiente de la Prefectura, se le extenderá una libreta de embarco.

Características de trabajo de la gente de mar:

En el buque se desarrolla una convivencia forzada y además se produce el aislamiento.

El trabajo se desarrolla en el medio acuático, lo que aparece un sometimiento a los riesgos y acaecimientos de la navegación. Además esto puede producirse durante la guardia activa del tripulante, como en el período de descanso.

El tripulante depende del capitán, a quien debe obediencia y respeto. El capitán le puede asignar al tripulante, cualquier tarea si corresponden a su jerarquía y no constituyen un cambio permanente de empleo. La disciplina se complementa con la subordinación que debe existir.

Se debe acreditar aptitud psicofísica acorde con la tarea a desempeñar, la cual se acredita mediante reconocimientos médicos efectuados por la Prefectura, quienes entregarán, el correspondiente certificado, válido por 2 años, y a partir de los 52, por uno.

Horario y jornada de trabajo: El horario de trabajo será fijado por el capitán aunque el tripulante luego podrá denunciar los actos que sean un ejercicio abusivo (ver ley 17.371) Podrán darse servicios de hasta 12 horas por día en una sola guardia, pero deberán tener luego una interrupción no menor de 12 horas después de cada período de trabajo mayor de 8.

Los servicios ininterrumpidos, mayores de 12 horas y hasta 144, deberán ser cubiertos por dos guardias. Deberán tener luego un descanso no menor de 24 horas. Los servicios ininterrumpidos superiores a las 144 horas, deberán ser atendidos por tres guardias con igual descanso.

En todos los casos, deberá otorgarse diariamente un descanso total no menor de 12 horas.

La jornada será de 8 horas diarias. Si el capitán lo considera necesario, podrá ser continuado. En ambientes insalubres será de 6, sin horas extra. Cada seis jornadas completas deberá otorgarse un día y medio de descanso compensatorio, y un día por cada feriado nacional. Estos francos se otorgarán en días completos de 0 a 24 horas.

Se considerará *hora extra* todo el tiempo que el tripulante trabaje en exceso de las 8 horas diarias. El número máximo de horas extras no superará las 4 diarias ni las 24 semanales. El capitán y los oficiales están en servicio permanente y no percibirán retribuciones por horas extras, pero tienen derecho a los francos compensatorios. Se exceptúan de las horas extra los servicios ordenados ante situaciones de emergencia, el auxilio a otro buque, los ejercicios (llamados “zafarranchos”) de entrenamiento previstos en las convenciones internacionales, el tiempo insumido por las formalidades aduaneras, etc. impuestas por las autoridades y el tiempo de relevo normal de la guardia.

Todos los períodos de descanso diario tendrán una duración mínima de 8 horas consecutivas o de 10 cuando fuere en puerto y la tripulación tuviera que trasladarse, salvo fuerza mayor. Si fueren servicios prestados de manera intermitente, habrá como mínimo 2 hora entre cada período.

Otros derechos: Los derechos y obligaciones recíprocos del armador y la tripulación, comienzan a partir del enrolamiento. Pero los tripulantes que se hubieran dispuesto a disposición del armador con anterioridad al enrolamiento, tendrán derecho a los salarios devengados. Si debieran trasladarse desde su domicilio hasta el puerto de embarque, tendrán derecho a los salarios desde el momento en que quedaron a disposición del armador para el inicio del traslado. El armador deberá pagar al tripulante los gastos de viaje, el transporte de su equipaje, la alimentación y el alojamiento.

El armador está obligado a proveer alimentación adecuada a los individuos de la tripulación mientras éstos se encuentren a bordo, y su falta podrá ser considerada injuria que habilite a resolver el contrato y considerarse despedido. La alimentación no es parte del salario. También tiene obligación de brindar alojamiento, el cual tampoco forma parte del salario. Para los oficiales, el armador asignará personal para la limpieza y atención. Los tripulantes deben cuidar de la limpieza de su alojamiento fuera de las horas de servicio. El armador debe entregar al tripulante elementos de cama. El capitán debe designar al oficial que debe representarlo socialmente.

Salario: La remuneración del tripulante será la del empleo para el que fue contratado. Toda controversia por el salario será resuelta por el capitán y eventualmente, sometida en el primer puerto de arribada al cónsul. Su decisión puede ser revisada por la autoridad a la llegada al puerto de matrícula o de retorno habitual. Las modalidades de pago son por una suma global, por mes o por viaje. También se puede acordar una suma fija, una participación en el flete o una combinación. La remuneración con participación en el producido se presenta en la pesca, con la retribución “a la parte”. El salario está compuesto por el salario básico y las participaciones que se hubieren pactado, además de las remuneraciones por tiempo suplementario (art 1017 C.Com. Además, ver ley 17,371).

No conforman el salario las retribuciones excepcionales. Ellas son las que tiene derecho a percibir el tripulante en concepto de salvamento, si desplegara una actividad especial y exitosa, en recoger los restos de la nave naufragada o prestar otro servicio extraordinario, a su propio buque.

Si se encontrare en una localidad distinta, tendrá derecho a cobrar todos los gastos de viaje, incluyendo el equipaje, alimentación y alojamiento, de acuerdo con su categoría. Si la retribución es mensual, el salario se pagará dentro de los 3 días de finalizado cada mes. Si es por viaje, dentro de los 3 días de finalizada la descarga. Si fuera por varios viajes, al término de cada uno. Antes de terminado el viaje, los tripulantes no podrán iniciar demanda contra el buque ni contra el capitán, bajo pérdida de los sueldos vencidos. El salario será pagado exclusivamente en el puerto. Habrá aguinaldo, el cual se liquidará al finalizar el año calendario o al término del contrato. Se paga por mitades. Deben abonarse los días destinados a recoger la nave naufraga. El rubro divisas es el viático que se concede al personal embarcado para hacer frente a gastos y permitir la permanencia en puertos de destino en el extranjero, mediante una moneda distinta a la de curso legal. Esto no constituye reintegro de gastos.

No podrá efectuarse en ningún caso, deducciones, retenciones ni compensaciones que disminuyan el monto de los salarios, excepto por los gastos de repatriación, cuando sean a cargo del tripulante, las contribuciones y aportes jubilatorios, los adelantos de salario sin superar la tercera parte, los daños causados intencionalmente por el tripulante al buque, en cuyo caso el armador podrá consignar judicialmente la parte proporcional hasta el 30% del salario y las multas aduaneras. La LCT, derogando el Código de Comercio, dispone la prescripción de 2 años de los salarios.

Accidentes o enfermedades: El tripulante tiene derecho a asistencia médica desde el embarco si se lesiona durante el servicio, y a partir de que el buque zarpe. Durante todo el tiempo de asistencia, tendrá derecho a percibir sus salarios, aunque no pueda trabajar. Esta obligación cesa cuando el tripulante se encuentre de regreso en su puerto de embarco, pero si no estuviere curado, las obligaciones se regirán por la LRT. Si no hubiera podido regresar al puerto de embarque, el pago de salarios cesará transcurridos los 4 meses del desembarco. El enfermo tiene derecho a los sueldos hasta que esté restablecido y esté de regreso en el puerto de la matrícula, recibiendo además una indemnización para los gastos de retorno. Los gastos de entierro serán provistos por el armador. Según el art 1013 C.Com, cesa la obligación del armador de abonar los salarios cuando: el tripulante se hubiera provocado la lesión intencionalmente o por culpa grave. Cuando fueran previstas a la celebración del contrato. Cuando se hubieran adquirido en tierra, habiendo bajado sin autorización del capitán. El armador deberá seguir pagando los gastos de asistencia, pero podrá

descontarlos de los salarios.

Deberes y sanciones: Los actos del personal de la navegación que constituyeran delito o fueran acciones llevadas a cabo en violación de las leyes o configuran falta profesional, quedan sujetas a la jurisdicción administrativa de la navegación y pueden tener sanciones de apercibimiento, suspensión hasta 2 años y cancelación de la habilitación.

Está habilitado el apremio de prisión para cumplir el contrato, cuando después de matriculados, abandonasen el buque antes de zarpar o lo hicieran antes de finalizado el viaje.

El tripulante no debe salir del buque, ni pasar la noche fuera de él sin licencia del capitán, bajo pena de perder un mes de sueldo. Tampoco sacar su equipaje del buque, sin que sea inspeccionado, bajo la misma pena. Debe abstenerse de riñas y desórdenes. Debe colaborar con el capitán en cualquier acontecimiento de la navegación que afecte la seguridad o salvación del buque, incluyendo el ataque a la carga, bajo pena de pérdida de los sueldos vencidos. Debe presentar las declaraciones para la ratificación de las actas cuya demora implicará una pena proporcional a los sueldos vencidos.

Duración del contrato de trabajo: Si el contrato de ajuste por tiempo determinado venciera estando el buque en navegación, se entenderá que ha sido prorrogado. Si es por tiempo indeterminado, se deberá notificar por escrito con 48hs de anticipación su rescisión, plazo que no podrá vencer con posterioridad la salida del buque. Pero se puede rescindir por cualquiera de las partes sin previa notificación, a la terminación de la descarga en el puerto de enrolamiento. El término transcurrido desde el último desembarco que implicó un extenso período sin prestar servicios, no se consideró un abandono mutuo.

Vacaciones: Tienen derecho a 12 días corridos de vacaciones anuales pagas. Serán 18 cuando hayan contratos de ajuste sucesivos durante más de 5 años. Deben gozarse íntegramente en un único período, y en el puerto de enrolamiento.

Finalización del contrato de ajuste:

- ➔ *Rescisión justificada del tripulante, estando el buque en puerto:* Si se altera mucho el viaje, si el buque fuera innavigable por disposición de la autoridad, si cambiara de bandera o hubiera una causa grave en el cumplimiento de las obligaciones del capitán o armador. Tendrán derecho a ser indemnizados según el art. 993 C.Com. Si el armador lo cambia de destino se tendrá por celebrado un nuevo contrato de ajuste, pero podrán optar por no enrolarse y exigir los sueldo vencidos o retener lo anticipado. El tripulante puede retirarse una vez llegado el buque a destino y finalizada la descarga, si el buque se destinara para otro puerto, salvo estipulación o si el buque estuviera fuera de la República.
- ➔ *Renuncia:* si está en condiciones de obtener un empleo de mayor jerarquía o tiene un interés fundamental en la rescisión, puede asegurar su sustitución por otro, quien debe ser competente y aceptado por el armador.
- ➔ *Fuerza mayor:* serán consideradas tales la declaración de guerra o interdicción de comercio con el Estado de destino, el bloqueo o cuarentena en el puerto donde iba, la prohibición de recibir esos efectos en el destino, detención o embargo del buque que impida sus salida por causa no imputable al armador (el armador deberá pagar la mitad de los sueldos de los tripulantes ajustados por mes si son menos de 3 meses, y si son más, queda rescindido. Si el armador recibiera una indemnización por el embargo deberá pagar la totalidad de los sueldos, proporcionalmente), inhabilitación del buque para la navegación, confiscación. Los tripulantes sólo tendrán derecho a los sueldos vencidos. (art. 1000 C.Com).
- ➔ *Naufragio u otro siniestro con pérdida del buque:* los tripulantes percibirán las indemnizaciones de un mes de salario en compensación por los efectos personales. También se indemnizará por desocupación, con todos los salarios perdidos en el período de desempleo, pero no podrá ser más de 2 meses de salario.

- *Innavegabilidad antes de la zarpada*: debe indemnizar la totalidad de los daños, incluso daño moral.
- *Despido con causa justa*: por injuria que haya hecho a la seguridad, honor o intereses del armador o su representante. Son justa causa: perpetración de delitos, insubordinación, embriaguez habitual, ignorancia del servicio para el que se hubiere contratado, cualquier hecho que o inhabilite salvo enfermedades, no presentarse a bordo en la fecha y hora señaladas, ausencia injustificada del buque por más de 24 horas, tener mercadería en infracción a las leyes fiscales. En estos casos, el tripulante tendrá derecho a los salarios hasta el día del despido.
- *Mutuo consentimiento*: no indemnizable.
- *Si fuere provisorio*: para reemplazar a otro en uso de licencia extraordinaria, sin goce de haberes, hasta los 180 días no dará lugar a indemnización
- *Sin justa causa*: El personal embarcado tiene estabilidad impropia, una indemnización por cada año de servicio en la empresa, y toda fracción superior a 120 días se computará como un año. Es efectivo el personal que haya celebrado un contrato de ajuste sucesivo o alternado con el mismo armador, por más de 150 días en el año aniversario para la navegación de ultramar, y de 120 días para la navegación fluvial, portuaria y lacustre. No dan derecho a indemnización los traslados de un buque a otro por razones de servicio dentro de la misma empresa. Además, todo tripulante despedido sin justa causa tendrá un adicional por rescisión, de un mes de sueldo, cuando la antigüedad sea inferior a 5 años, y de 2 si fuera mayor.
- *Suspensión del tripulante por falta de flete*: fehacientemente comprobadas, si no es aceptada por el tripulante y excediera de 90 días, generará el derecho al pago del 50% de la indemnización por despido injustificado.
- *Jubilación*: cuando se desempeñen en relación de dependencia con 25 años de servicio y 52 de edad.
- *Fallecimiento*: En caso de fallecimiento durante el viaje, el armador paga su salario hasta el día de su muerte, si estaba ajustado con una retribución periódica. Si fuera por una suma global y falleciera en el viaje de ida, se considera devengada la mitad, y si fuera en el viaje de regreso, la totalidad. Si hubiera sido ajustado con una participación sobre el flete o las ganancias, sus herederos tendrán derecho a todo, si el buque ya hubiese zarpado. Si falleciere antes de zarpar, tendrán derecho a cobrar los días que hubiere trabajado. El privilegio por el salario impago, podrá ser reclamado al armador solidariamente con el propietario del buque. Tiene una acción ejecutiva para su cobro, con la presentación de la libreta de embarco.

Cuando el tripulante hubiere fallecido en defensa del buque, se considerará vivo para devengar salarios hasta que el buque llegue a destino. Los herederos podrán solicitar el pago con las partidas el registro civil y juramento, el armador deberá pagar pero podrá exigir fianza por si viene alguien con mejor derecho. Podrán reclamar el importe que les corresponde, los causahabientes del tripulante cuando el buque se perdiera, sin necesidad de obtener previamente la declaración de ausencia con presunción de fallecimiento. Si el tripulante reaparece, nada puede reclamar el armador.

Repatriación: Si se interrumpe el viaje fuera del puerto de enrolamiento, por despido sin causa, enfermedad, accidente ocurrido durante el servicio a bordo, naufragio (ley 13.560, art 3) se les abonará los gastos de retorno. Comprende el traslado, alojamiento y comida, de acuerdo con su categoría. Cuando el gasto estuviere a cargo del tripulante, se admite su compensación. Cuando el tripulante sea repatriado, tendrá derecho a la remuneración por los servicios prestados durante el viaje. La repatriación concluye en el puerto de Buenos Aires pero no implica obligación de proporcionar albergue ni trabajo a la llegada al país. La condición exigida para la repatriación, es el estado de indigencia.

Notas sobresalientes en cuanto al personal embarcado en buques pesqueros. Normas

nacionales e internacionales: La pesca suele ser reservada por los Estados, para los buques que enarbolan el pabellón. En Argentina, la ley 20.136 excluyó la intervención de buques extranjeros en las tareas pesqueras a todo lo largo de nuestras aguas jurisdiccionales, es decir, hasta las 200 millas. Los trabajadores están excluidos del régimen del Decreto ley 17.371/67, sobre el trabajo a bordo de buques de matrícula nacional (esto lo impuso el Decreto ley 17.500/67, en Infoleg figura como "Ley 17.500"). Hoy rige el Régimen Federal de Pesca, ley 24.922

Actualmente, nuestro país es parte del Convenio Internacional de normas sobre la Formación, Titulación y Guardia para el personal de los Buques Pesqueros. También se rige este tipo de trabajo, por las normas del Reginave y el Refocapemm.

Responsabilidad del Armador: concepto.

Si el contrato del armador está inscripto, responderá exclusivamente el armador por las deudas que genere el buque y la expedición. Salvo por los créditos privilegiados, en los cuales el propietario responde con el buque.

El armador también es responsable por las obligaciones contractuales contraídas por el capitán con relación a la expedición, y por las indemnizaciones a favor de terceros por hecho suyo o de los tripulantes, así como la responsabilidad extracontractual por los hechos ilícitos generados por la tripulación y el capitán. El armador es responsable de los hechos causados con o por las cosas.

El art. 1113 CC puede ser aplicado, pero no automáticamente. No deberá aplicarse a aquellos institutos que tengan una solución específica y distinta en la Ley de Nav., o que admitan la aplicación analógica de una institución del derecho navegatorio.

Fallo "Río Bravo": La CSJN dijo que la ley de nav. No admite la responsabilidad objetiva. La parte actora reclamaba daños causados por un buque a una instalación portuaria, un *dolphin*. Se dijo que, en cuanto a la responsabilidad extracontractual, como en este caso, está consagrado un sistema subjetivo indirecto, requiriéndose la prueba de la culpa del comando del buque. La falta de prueba de la actora provocó el rechazo.

Distintos casos, características y sistemas:

La responsabilidad puede ser subjetiva u objetiva. Lo que permite definir un sistema como subjetivo u objetivo es el factor atributivo de responsabilidad.

Los sistemas de responsabilidad subjetivos tienen por factor atributivo al conducta dolosa o culposa del sujeto, entendida como acto voluntario, es decir, realizado con discernimiento, intencion y libertad. El dolo es el incumplimiento intencionado de las obligaciones asumidas, siendo éste el que nos interesa como factor imputativo.

A su vez, las causales de exoneración totales o generales son aquellas que liberan al deudor de toda hipótesis de falta de culpa. Los eximientes parciales o específicos, liberan al deudor sólo en algunas situaciones de falta de culpa.

Doctrinariamente, existe la teoría del riesgo: el factor atributivo de responsabilidad no es la culpa, sino el riesgo creado o el riesgo provecho. La responsabilidad objetiva prescinde de la subjetividad del agente que provoca el daño y resalta la relación causal entre el hecho y su consecuencia dañosa.

Una de las notas particularistas del derecho de la navegación, es la limitación de responsabilidad, que es un tope cuantitativo en la extensión del resarcimiento. Es una cantidad máxima, más allá de la cual el propietario armador de un buque no habrá de responder por los créditos que fue generando el buque. Esta limitación puede extresarse pro medio de un bien, en especie, o su valor o una suma, expresada de manera directa o a la que se llega por medio de una operación o cálculo.

Ripert señala que el propietario se encuentra sometido a una gran iniciativa del capitán, no le puede dar órdenes. No puede haber culpa *in eligendo* porque el capitán tiene diploma de mando, bajo el control de la autoridad pública. Cada buque constituye una fortuna de mar separada y es un pequeño patrimonio con sus créditos y sus deudas. Los perjudicados por la limitación también son sus

beneficiarios porque los armadores son recíprocamente acreedores y deudores.

La limitación de responsabilidad en casos de muerte o lesiones corporales es de 13 pesos argentinos oro por tonelaje de arqueado total del buque. El arqueado es una medida de volumen cuya unidad es la tonelada Moorson de 2,832 m³. Se toma en cuenta el arqueado total, el volumen de todos los espacios del buque, excepto en aquellos de propulsión mecánica, los espacios ocupados por la tripulación o destinados a su uso. Para los demás buques, se considerará el tonelaje neto. Pero el mínimo de arqueado es siempre de 100 toneladas.

La denominada “Fortuna de Mar”: Montiel señala que los grandes y excepcionales riesgos que entraña la navegación dieron lugar a este concepto, entendiéndose por tal el conjunto de bienes expuestos al riesgo náutico, una suerte de patrimonio específico afectado a la actividad naviera. La fortuna de mar marca los confines de la extensión de la responsabilidad del armador.

La “fortuna de tierra” no quedaba, consecuentemente, expuesta a los riesgos de la navegación, tesis que quebranta el principio según el cual el patrimonio, sin distinciones es la garantía de los acreedores.

La limitación de responsabilidad: fundamentos

Hoy en día, su único fundamento válido es de índole política y consiste en la necesidad de evitar que los buques de la bandera propia compitan en condiciones de inferioridad frente a los que cuentan con una legislación que les brinda este beneficio.

Casos: Más adelante.

Sistemas:

Derecho romano: no contempló la limitación. Esta recién aparece en el Consulado del Mar de Barcelona y en el Estatuto de Venecia (siglo XIV).

Francés: Tiene su fuente en la Ordenanza de Colbert. Todo propietario de buque es civilmente responsable de los hechos del capitán pero esta cesa por el abandono del buque y del flete. El abandono no era traslativo de la propiedad del buque a los acreedores, sino que éstos se cobraban del producido de su venta y sobre el importe del flete. El propietario podía limitar su responsabilidad cuando no hubiera mediado culpa “personal”. La limitación debe ser opuesta expresamente.

Alemán: La responsabilidad del propietario es real, no personal. El límite está constituido por el buque y los fletes del viaje en el que se produce el hecho sujeto a limitación. Acá la limitación opera de pleno derecho.

Italiano: Allí, el armador puede limitar su responsabilidad a la suma equivalente al valor del buque, más el flete bruto y otros créditos. Se computa el valor del buque al momento de solicitarse la limitación pero no podrá ser inferior al quinyo ni superior a dos quintos del valor del buque al comienzo del viaje. El armador no podrá limitar su responsabilidad en el caso de incurrir en dolo o culpa grave.

Inglés: una suma fija por tonelada de arqueado del buque. El límite se estableció en 8 libras por tonelada de desplazamiento bruto por daños, y en caso de muerte o lesiones, el límite se extendía en 7 libras más, o sea, hasta 15. Luego fue elevado a 24 y 50.

Estados Unidos: es un sistema mixto, porque si hay daños materiales se puede limitar la responsabilidad al valor del buque, y en caso de muerte o lesiones corporales, el límite se incrementa hasta 420 dólares por tonelada de arqueado del buque. Este incremento atiende exclusivamente los créditos por muerte o lesiones. El propietario puede limitar su responsabilidad si no incurrió en culpa personal.

Argentina: el Código de Comercio derogado decía que la responsabilidad del propietario del buque por los hechos del capitán, cesaba por el abandono del buque con todas sus pertenencias y los fletes ganados o que deben percibirse. El propietario no podía oponer la limitación cuando mediara culpa

del personal terrestre o de él mismo (sigue vigente). El armador también podía limitar su responsabilidad. Además, esta se efectuaba por viaje y era un sistema excepcional, es decir, que en principio el armador era ilimitadamente responsable. Los acreedores cobraban del producido de la venta del buque.

Aclaración: No hubo dos códigos de Comercio, cuando se habla de “viejo” o “derogado” se hace referencia a las secciones del mismo, derogadas por la Ley de Nav.

Limitación de responsabilidad del armador:

La ley de navegación faculta al propietario y al armador a limitar la responsabilidad al valor del buque al final del viaje, más los créditos a favor del buque, en el viaje (créditos por fletes, pasajes y otros). En la limitación no se incluye el crédito a favor del buque por el cobro de la indemnización del seguro de casco y maquinarias, salvo en el caso de muerte o lesiones, en el cual el seguro de casco está comprendido “como cualquier otro bien”, para los 13 argentinos oro de más. El propietario tiene la opción de abandonar el buque. En caso de muerte o lesiones personales, hay un límite mínimo.

Es un sistema híbrido o mixto, combina la limitación al valor con el sistema inglés. También es facultativo, porque la limitación debe ser opuesta.

La pauta para calificar de falta personal del propietario o armador es determinar la persona que tiene la conducción del negocio, y luego si conoció o debió conocer la deficiencia del buque. Cuando es una persona jurídica, el acto debe emanar de los órganos de la sociedad o de quienes pueden comprometerla, generando una responsabilidad directa y el error o la omisión deben haber sido cometidos en el cumplimiento de aquellas obligaciones y deberes propios del armador, no de la tripulación.

En caso de muerte o lesiones corporales, la indemnización del seguro de casco está comprendida entre los créditos que integran la limitación, es decir que ella se suma a los 13 pesos argentinos oro (el incremento de la indemnización si hay daños corporales) e integra el límite, la misma solución debe adoptarse cuando el buque no haya sufrido daños, o sea que el valor del buque debe sumarse a los 13 pesos.

Si el capitán también es armador, podrá oponer la limitación cuando hubiera incurrido en culpa en su función de capitán o tripulante.

Sólo el propietario puede hacer abandono del buque, y esto incluye al armador-propietario.

La tripulación limita su responsabilidad incluso con culpa, pero no con dolo ni cuando supo que podía provocar dicho daño.

Casos:

Los créditos frente a los que se puede oponer la limitación son los originados en las siguientes causas (art 177 ley de nav):

- 1) Muerte o lesiones corporales
- 2) Pérdida de bienes o derechos o daños.
- 3) Responsabilidad u obligación emergente de la remoción de restos náufragos, reflotamiento de un buque hundido o varado, o daños causados a obras de un puerto

La limitación alcanza al capital y a los intereses, pero no a las costas del juicio ni a los intereses del fondo limitativo.

No se puede oponer la limitación respecto a (art 178 ley de nav.):

1. Asistencia y salvamento, para incentivar estas tareas. Pero el salario no podrá superar el valor de los bienes salvados.
2. Avería gruesa, para mantener la igualdad entre los intereses de los contribuyentes.
3. Repetición del salario de asistencia y salvamento o avería gruesa.
4. Contrato de ajuste

Monedas de cuenta: El art. 175 adpta como unidad de cuenta el “peso argentino oro”, y el 176 hace referencia al “argentino oro”. Por ello, corresponde preguntarse cuál es la verdadera moneda

de cuenta, ya que el “peso argentino oro” es la quinta parte del argentino oro.

Fallo: La Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial dijo que el límite se debe calcular con el argentino oro

Otro problema en cuanto a esta moneda, es que se creó como unidad monetaria el “peso de oro” pero se acuñó otra, el “argentino”, cuya relación era de 5 a 1.

El Decreto 75/76 establece que el argentino oro será cotizado trimestralmente por el Banco Central, computando la cotización del oro en las plazas de Londres, Nueva York y París.

Normas procesales: El armador podrá ejercer estas facultades hasta la oportunidad de oponer excepciones en la ejecución de sentencia.

Limitación del propietario: Puede hacerlo y además cuenta con la alternativa del abandono a favor de los acreedores, poniendo el buque a disposición de ellos y entregando judicialmente su título de propiedad. Los acreedores cobran del producido de la venta e incluye los créditos de fletes, pasajes y otros. No incluye el crédito de seguro.

El plazo para oponer esta limitación es de 3 meses desde la finalización del viaje. Si el buque se hubiera perdido luego de finalizado el mismo, se podrá oponer la limitación entregando a los acreedores el título de propiedad. Sin embargo, si el que opusiera la limitación fuese el armador, su límite será el valor del buque a la finalización del viaje.

La limitación del artículo 175 de la ley de nav., también puede ser invocada por el transportador, ya sea efectivo o contractual, por el capitán, los tripulantes, y otros dependientes del armador. (art 181). El asegurador puede limitar su responsabilidad, y este no responde en caso de dolo o culpa grave del asegurado. El práctico no puede invocarla.

Se ha sostenido que el armador que sea a su vez propietario del hidrocarburo transportado, no puede oponer la limitación si la responsabilidad deriva de la condición de propietario.

Buques nucleares: características del sistema. Normas nacionales e internacionales.

La Convención de Bruselas de 1962 sobre Responsabilidad de los Explotadores de Buques nucleares dice que éstos son unidades equipadas con un reactor nuclear que sirve como fuente de energía. Adopta la responsabilidad objetiva, basado en la teoría del riesgo creado por el explotador del buque nuclear, sobre los cuales recae la responsabilidad absoluta, exista o no culpa de su parte. El explotador será la persona que el Estado de Licencia haya autorizado para explotar el buque nuclear o el propio estado. El mismo será responsable de los daños causados cuando se pruebe que ellos han sido producto de un accidente nuclear en el que ha intervenido el combustible nuclear del buque o los productos o desechos radioactivos producidos por el mismo. El explotador no será responsable por daños nucleares resultantes de acciones de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección.

La responsabilidad del explotador se limita a 1.500 millones de francos Poincaré, y es independiente del valor o tonelaje del buque.

El explotador debe tener un seguro y el Estado de licencia debe afianzar el pago de las indemnizaciones de los buques de su pabellón. La obligatoriedad del seguro no rige si el buque fuera público. Si hay varios explotadores y no se pueda determinar qué daños fueron causados por cada uno, serán solidariamente responsables pero la responsabilidad de cada uno no excederá del límite anterior.

Las demandas por estos daños deberán entablarse ante los tribunales del Estado de Licencia u otros Estados contratantes en cuyos territorios se hayan ocasionado los daños nucleares. La acción prescribe a los 10 años desde la fecha del accidente.

El Convenio relativo a la Responsabilidad Civil en la Esfera del Transporte marítimo de Materiales Nucleares de Bruselas, 1971, fue aprobado por nuestro país por la ley 22.455. El objetivo fue concentrar la responsabilidad por accidentes nucleares en el empresario o explotador de una

instalación nuclear. Consagra una responsabilidad objetiva, sólo puede ser exonerada en caso de dolo o culpa grave de la víctima. Además, sólo permite ejercer acciones de repetición cuando el accidente haya sido provocado por dolo de un tercero. La responsabilidad es limitada y obligatoriamente asegurable. O sea que la responsabilidad es del empresario de la instalación nuclear y no la del transportador por agua. Aunque este empresario no será responsable por los daños sufridos por el medio de transporte.

La exoneración de responsabilidad se extiende a los perjuicios a la instalación nuclear, a los bienes que se encuentren o usen en ella y a los daños causados a los medios de transporte. No alcanza a la responsabilidad del explotador de un buque de propulsión nuclear por los daños causados por el combustible nuclear.

Infraestructura y régimen portuario:

El puerto: Concepto: La Ley de Actividades Portuarias dice que los puertos son ámbitos acuáticos y terrestres naturales o artificiales, e instalaciones fijas, aptos para las maniobras de fondeo, atraque, desatraque y permanencia. La ley comprende bajo su régimen a las plataformas fijas o flotantes para el lijado o completamiento de cargas pero excluye del régimen a los sectores destinados al uso militar o al ejercicio del poder de policía estatal.

La Ley de Nav., dice que el puerto es un ámbito espacial que comprende instalaciones por agua y por tierra, siendo bienes públicos destinados a la navegación y sujetos a la jurisdicción nacional (art 29).

Es un sector de la costa que está dispuesto para la seguridad de las naves y para las operaciones de tráfico y armamento. El Código Civil lo enumera dentro de los bienes que pertenecen al dominio público del Estado, art 2.340. Sin embargo, Gordillo dice que aquellos puertos que no sean propiedad de los particulares, como también los que siendo del Estado, no estén destinados obligatoriamente al uso público, no integrarán el dominio público.

La Convención de Ginebra de 1958 dice que las radas son aquellos lugares de estacionamiento transitorio de los buques. Además, una norma consuetudinaria internacionalmente aceptada, obliga a todo estado a permitir que los buques mercantes de otros países entren a sus puertos en tiempo de paz.

Clasificaciones:

- Según la titularidad del inmueble: Nacional, Provincial, Municipal o de los particulares.
- Según su uso: Público, aquellos que por su ubicación y características deben prestar obligatoriamente el servicio a todo usuario que lo requiera. Privado, a los que ofrecen y prestan servicios en forma restringida, a las propias necesidades de sus titulares o de terceros vinculados contractualmente a ellos.
- Según su destino: Comerciales, son los que prestan servicios a buques y cargas, cobrando un precio por esos servicios. Industriales son los que operan exclusivamente con cargas específicas de un proceso industrial, debiendo existir una integración operativa entre la industria y el puerto. Recreativos en general son los deportivos, científicos o turísticos locales. La norma exige autorización previa y expresa de la autoridad para modificar el destino de un puerto.
- La ONU los clasifica según su grado de evolución: De primera generación es la noción tradicional de puerto, cuyo objeto primordial es ser un punto de intercambio, y primó hasta la década de 1950. Los de segunda generación alcanzaron su mayor desarrollo en las décadas de 1960 y 70, son los puertos que funcionan de enclave del transporte, vinculando la industria y el comercio, allí se produce la manufactura de ciertas cargas y se prestan servicios relacionados con el aprovisionamiento, construcción o mantenimiento de navíos. Los puertos de tercera generación, aparecen en 1980 y conllevan un nuevo rol del puerto como área de organización, logística y distribución comercial, coordinando estas actividades.

Dominio y jurisdicción: Según Rodière, hay dos posiciones extremas, una publicista-estatista

desde la cual el puerto es un servicio a cargo del Estado, y otra privatista según la cual son los entes privados quienes han de tomar a su cargo su explotación.

El paradigma del Estado monopólico en Argentina no ha funcionado porque fue un servicio ineficiente y por la falta de incentivos para su desarrollo, restándoles competitividad en el ámbito internacional.

Habilitación: La Ley de Puertos en su art 4 dice que la habilitación de los puertos comerciales e industriales que involucren al comercio internacional o interprovincial, estará a cargo del Estado Nacional. Tal habilitación debe ser otorgada por el Poder Ejecutivo, que deberá comunicar su decisión dentro de los 10 días hábiles.

Pero se ha cuestionado la constitucionalidad de esta norma porque el referido documento establece que le corresponde al Congreso, habilitar los puertos. Sin embargo, no se advierte obstáculo en decir que es una facultad delegada, porque no son facultades extraordinarias ni la suma del poder público, entonces esta delegación podría haberse hecho de forma legal. Además, tal tarea es administrativa.

Autoridades:

Los puertos estatales, según la Ley de Puertos en vigencia, se transfieren a las provincias, y a la Municipalidad de Buenos Aires, si estos lo solicitan. Dicha solicitud tenía que hacerse dentro de los 60 día desde la vigencia del decreto reglamentario 769/93. Los puertos principales serán administrados por entes públicos no estatales. La autoridad de puertos nacionales podrá operar por sí o cediendo dicha operatoria a personas jurídicas estatales, mixtas o privadas, por contratos de concesión de uso o locación total o parcial mediante licitación pública. Así se reconoce de manera expresa la facultad de los particulares de explotar los puertos estatales.

Los particulares podrán construir, administrar y operar los puertos de uso público o de uso privado, con destino comercial, industrial o recreativo, tanto en terrenos fiscales como de su propiedad.

Practicaje:

El práctico es el consejero de ruta y de maniobra del capitán. Además cuando ejerce sus funciones a bordo de un buque extranjero, es delegado de la autoridad marítima.

El Reglamento de los Servicios, Anexo 1 del Decreto 2694/91, define el practicaje como las tareas que realiza, a bordo de los buques, el personal habilitado para asesorar al capitán en navegación, maniobras y reglamentación en las zonas declaradas de practicaje obligatorio o facultativo.

La navegación que se lleva a cabo en las aguas restringidas requiere conocimientos específicos de las características de la zona de navegación, y por eso es necesario que el capitán sea asesorado por quien se encuentre especializado en la navegación en el área.

Hay que aclarar que el practicaje es el que se realiza en puertos, mientras que la navegación en ríos, pasos y canales, se denomina pilotaje.

Ambos tipos de actividades, son servicios públicos, es libre la contratación de la retribución de ellos y hay zonas de pilotaje obligatorios aunque estas poseen supuestos de eximición. La autoridad de aplicación es la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía. Y el poder de policía lo ejerce la Prefectura Naval.

El capitán tiene la obligación de tomar los prácticos necesarios, y si no lo hiciera, serán responsables solidariamente los armadores, propietarios, el capitán y el agente marítimo, cuando no lo hiciera en zonas de practicaje obligatorio, salvo fuerza mayor. A su vez, el práctico tiene que embarcarse a bordo del buque y permanecer en él hasta que salga de la zona de practicaje o hasta que amarre o ancle en el lugar asignado. También debe sugerir al capitán la ruta y las maniobras. Debe asesorarlo en todo lo que le sea solicitado. Debe darle órdenes al capitán cuando éste lo autorice. Cuando sea en un buque extranjero, debe informarle sobre las reglamentaciones específicas de la zona. También debe informar a la autoridad marítima de todo acaecimiento extraordinario y toda infracción a las leyes.

El práctico cuenta con el derecho de no embarcarse cuando a su juicio no se reúnan las condiciones

necesarias para su seguridad personal. El practica se lleva a cabo sin interrupciones pero el práctico tendrá derecho a 6 horas de descanso por 8 horas ininterrumpidas de trabajo. Si se estimara la llegada en el término de 2 horas de transcurrido el plazo de las ocho, el práctico no descansará. Para recorridos de hasta 220 km se exige un práctico, si fueran más, serán 2.

La edad límite para ser práctico son 70 años cumplidos. Debe ser argentino, ser capitán o ser personal de la armada, dependiendo del cargo. También debe realizar los viajes de práctica. La Armada nacional toma los exámenes y extinde los certificados de conocimiento de la zona, 3 veces al año.

Las zonas de practica y pilotaje obligatorio son: el Río de la Plata, el Río Paraná, zona Puertos y la Zona litoral marítimo sur.

Si bien el capitán sigue siendo el responsable directo de la conducción del buque, el práctico puede tener responsabilidad por un defectuoso asesoramiento, pero sin liberar al capitán. La responsabilidad contractual puede generarse por el incumplimiento o defectuoso cumplimiento de sus obligaciones frente al armador, y abarca el daño emergente y el lucro cesante.

También podrá generar responsabilidad extracontractual cuando su accionar afecte a terceros. Ante un abordaje por culpa del práctico podrá reclamarse tanto al armador del buque como a la empresa que hace los servicios de practica, como al práctico mismo. El armador que indemnizara estos daños, podría tener una acción de repetición contra el práctico y la empresa. Existe una presunción de culpa del práctico (si bien la norma no aclara qué tipo de responsabilidad es, debe ser contractual porque la extracontractual no puede presumirse según el art 31 de la Constitución). A su vez, la culpa del práctico será una causal de exoneración de responsabilidad del transportador, porque es la culpa náutica, la cual se define como los actos o culpas del capitán, tripulantes, prácticos u otros dependientes del transportador en la navegación o el manejo técnico del buque.

No podrá reclamarse contra el práctico la indemnización de daños por contaminación, a menos que él haya actuado con intención de causar esos daños o temerariamente y a sabiendas.

El práctico no puede limitar su responsabilidad porque no es dependiente ni miembro de la tripulación, aunque sea miembro del personal embarcado. Sólo podrá limitarla cuando sea dependiente del armador.

El asegurador del buque responde cuando haya culpa del práctico pero no por dolo. Pero el asegurador de los efectos transportados responderá hasta por dolo

Estibaje: ya se explicó, consiste en acomodar correctamente la carga de los barcos para distribuir su peso.

Normas constitucionales y legales. Evolución

Recién a fines de la década de 1870 comienza en Argentina la construcción de verdaderos puertos. No existía en el orden jurídico un cuerpo normativo sobre los puertos y menos de los puertos privados, los cuales carecían de asidero legal para su funcionamiento. Fue común durante este período que se admitiera la participación del capital privado en la construcción, explotación y operación de los puertos públicos, en general mediante la figura de la concesión de obra pública. Las empresas privadas construyeron puertos a cambio de explotarlos durante un tiempo determinado para recuperar su inversión.

Hacia fines de la década de 1930 se empieza a notar un importante grado de intervencionismo estatal. La política de las concesiones se incrementará con las nacionalizaciones de los años '40. en 1947, por la ley 12.924, se pone en funcionamiento la Administración General de Aduanas y la Administración General de Puertos de la Nación. Dos años más tarde se incorpora como autoridad de aplicación la Dirección General de Puertos y Vías Navegables.

En 1956 se crea la Empresa del Estado, Administración General de Puertos, mediante el Decreto-ley 4263-56. Ella se encargará de la explotación comercial de todos los puertos del país prestando todos los servicios necesarios, en condiciones de monopolio, con excepción de los de amarre, practica y

seguridad, los cuales correspondería exclusivamente a la Prefectura Nacional Marítima. La AGP estaba a cargo de un Administrador General designado por el Poder Ejecutivo y funcionaban como organismos asesores del Consejo de Administración, presidido por el mencionado Administrador General, un Consejo Coordinador, constituido con representantes de las direcciones y reparticiones nacionales de cada ministerio, y una Junta Consultiva de representantes de las entidades privadas más importantes del país. El Estado era propietario y administrador, y también operador a través de sus empresas y entes.

La ley 16.971 crea, en 1966, la Capitanía General de Puertos, de la cual dependían las capitanías que tenían sede en los principales puertos.

Hacia fines de los '70, como parte de las políticas económicas liberales del Proceso de Reorganización Nacional (la dictadura) se hacen dos leyes que dieron lugar a la aparición de nuevos puertos privados. La ley 22.080 de Política Portuaria Nacional, estableció que la administración de los puertos comerciales sería llevada adelante por la Empresa del Estado AGP salvo en los casos en que el Poder Ejecutivo determinara otros tipos de administración. La ley 22.108, llamada Ley de Granos, habilitó la existencia de terminales privadas para cereales y subproductos.

En los '80, fue una etapa de crisis por la desacreditación a nivel internacional y decadencia de la figura del Estado administrador, la creciente burocratización y el excesivo reglamentarismo. A nivel internacional se veía a nuestros puertos como caros, económicamente no competitivos, lo que en el comercio exterior se denomina "puerto sucio". La infraestructura era obsoleta y también había conflictos laborales.

En 1989 se sancionó la ley de Reforma del Estado, 23.696, la cual declaró la emergencia administrativa y dispuso la reestructuración a través de diferentes mecanismos como la privatización, la desregulación, etc. La AGP se descentralizó y provincializó, y se concesionó total o parcialmente los puertos. El Decreto 2074/90 y el Decreto 906/91 completaron el sistema. Se suprimieron las restricciones de horarios y días de trabajo para la prestación de las tareas, pero dejando a salvo los derechos del trabajador (o sea, que se harían mediante diferentes turnos de trabajo, con gente distinta en cada turno). El Decreto 817/92 crea la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables en la órbita de la Secretaría de Transporte, dependiente del Ministerio de Economía, a la que le asigna el carácter de autoridad portuaria nacional. Se disuelve la AGP y se crea provisoriamente unidades de administración para los puertos principales. La Capitanía General de Puertos es disuelta.

También se dejan sin efecto las normas que limitaban la libertad de los armadores para fijar sus dotaciones, y se eliminan algunas restricciones para la contratación de personal.

Los servicios de pilotaje, practicaje o baquía sería prestados por la Prefectura sólo en las zonas en que no haya prácticos particulares.

La desregulación permitió una importante agilización de la actividad portuaria, disminuyendo los costos, principalmente los laborales.

Bajan los requisitos para aprobar las licencias de los puertos privados.

Se dispone que el Estado nacional, a pedido de las provincias donde se encuentren ubicados, transferirá el dominio o la administración de los puertos a ellas.

Bahía Blanca: El puerto local es un instrumento para el desarrollo regional. *Éste tuvo una época de expansión y crecimiento, luego una fase de estancamiento y decadencia, y por último, experimentó una profunda transformación debido a la instauración de un modelo de administración descentralizado, privatizado o desregulado.* Bahía es el tercer exportador de granos del país y también exporta petroquímicos. Su zona portuaria es la de un puerto de aguas profundas que permite operar con buques de hasta 45 pies de calado. Es hoy el único puerto de aguas profundas del país.

Su área de influencia es amplia. Desde el sur de Córdoba, toda la provincia de Buenos Aires, Neuquén y Río Negro. Los medios de transporte para llegar a él son el tren, las rutas y un oleoducto

que llega hasta La Plata.

Para saber sobre sus terminales, es mejor ver el mapa.

Bahía desde aún antes de la existencia de instalación portuaria alguna, se utilizaba como fondeadero natural y refugio de los navegantes. La construcción de sus instalaciones portuarias se inicia en 1883

En la década de 1950, cuando los servicios portuarios eran brindados por la empresa estatal AGP, la ejecución y cobro de los servicios portuarios estaba a cargo de la dirección de AGP en determinados puertos, considerados importantes, dentro de los que se incluía en de Bahía Blanca.

Hacia la década de 1960 se produce un cambio cualitativo en el puerto. Desde la Junta Nacional de Granos y la Empresa del Estado AGP, se impulsa la construcción del sitio número 9 y del elevador 5, sumado al dragado que se realizó en el canal de acceso, lo que lo convierte en el puerto más profundo del país, operando con buques de hasta 40 pies de calado.

En la década de 1970, el puerto cumple un rol destacado en la exportación de productos provenientes de la Patagonia, en especial frutas y pescado. Aquí el puerto de Bahía Blanca pasa a ser un puerto de segunda generación.

En los '80, período de crisis, el ente estatal continuó cumpliendo una función monopólica, entonces la competencia era sólo entre los puertos públicos y los pocos privados. Además, se hizo un régimen de promoción de los puertos patagónicos, que consistía en un régimen de franquicias y reembolsos, de monto variable según el puerto de despacho, para productos originarios de la región marítima, hasta el límite de la Zona Económica Exclusiva, o terrestre ubicada el sur del Río Colorado. Esto perjudicó al puerto de Bahía Blanca.

Desde 1986 la AGP funcionaba acá como Sociedad del Estado pero la gente consideraba que el manejo centralizado era perjudicial para el puerto y había reclamos de mayor autonomía portuaria.

En los '90, por el proceso de reforma del estado, se dictó el Decreto 906/91 el cual, nombrando al de Bahía Blanca como uno de los puertos principales, decía que éstos serían administrados por entes descentralizados en los que participarían las autoridades nacionales, provinciales y municipales, así como los representantes de los usuarios y gremios portuarios. La explotación y operación de servicios sería prestada por entes privados a través de contratos de concesión. La fijación concreta de las tarifas podrá ser fijada por este.

Los puertos principales podrían transferirse a las provincias sólo con la condición de una previa conformación de sociedades de derecho privado o entes públicos no estatales encargados de administrar cada uno de los puertos. Dichos entes debían asegurar la participación de los sectores particulares interesados en el puerto. Mediante la ley provincial 11.414 se creó el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca. El consorcio es un ente de derecho público no estatal, es decir, que es una persona colectiva que no pertenece a la comunidad ni integra la administración pública pero ha sido creado y organizado por ley. Las decisiones del Directorio no son actos administrativos y por ello no se pueden interponer recursos de esta naturaleza, ante ellas, salvo las decisiones que emiten por ser materia delegada por la Dirección de Actividades Portuarias de la Provincia, las que sí lo son.

El Consorcio es dirigido y administrado por un Directorio, compuesto de 9 miembros. El Presidente del Directorio es el representante del gobierno de la Provincia, designado por el Poder Ejecutivo de la misma. La Municipalidad también cuenta con un miembro. Por las asociaciones sindicales de trabajadores, los representantes son dos. Hay un representante por las empresas prestadores de servicios portuarios, marítimos y de apoyo a la navegación. Uno por los concesionarios y permisionarios del puerto. Uno por los armadores y agencias marítimas. Uno por los sectores que comercializan mercaderías. Y uno por los productores primarios de mercaderías. Además, tener un director implica la obligación del sector representado de integrar los aportes correspondientes. Pero el cargo de director es honorario. No son funcionarios públicos, se rigen por las reglas del mandato, salvo los representantes de la Provincia y la Municipalidad. El directorio se reúne al menos una vez cada 30 días, requiriéndose un quórum de la mitad más uno.

Las decisiones se adoptan por mayoría absoluta de miembros presentes, computándose por dos el

voto del presidente si hay empate. La mayoría de 2/3 se requiere para: actos de disposición u otros derechos reales sobre cosas registrables. Licitaciones, concesiones, proyectos de ampliaciones, modificación de tasas, aprobar el presupuesto y demás instrumentos contables, designar o despedir al personal jerárquico del consorcio, contratar asesores o estudios técnicos, modificar el reglamento de funcionamiento interno del Directorio y aprobar reglamentaciones portuarias, así como otras funciones delegadas, de naturaleza pública.

La representación del Consorcio la ejerce su Presidente, quien debe convocar y presidir las reuniones y tomar decisiones urgentes sometiéndolas a consideración posterior del Directorio.

Constituye tribunales arbitrales, con abogados, y de amigables componedores con expertos en cuestiones portuarias y marítimas. En número impar y presididos por un miembro del Directorio, cuyo sector no esté en el conflicto.

Contratos de utilización de buques: concepto, clasificaciones:

Según Montiel, el contrato de utilización es aquel cuya finalidad esencial radica en el aprovechamiento de un buque, y en virtud del cual una de las partes, a cambio de una contraprestación, adquiere el derecho al uso y goce o al cumplimiento, por parte de su cocontratante, de una determinada actividad náutica que habrá de realizarse en su beneficio, mediante el uso del buque.

Clasificaciones, Distintas Posturas:

Según la Ley de Navegación, los contratos de utilización son:

- Locación de buques
- Fletamento a tiempo
- Fletamento total o parcial
- Transporte de carga general
- Transporte de personas
- Remolque

Montiel, en cambio, dice que en los contratos de transporte, no se tiene en miras el uso y goce de un buque ni el cumplimiento de una determinada actividad náutica, sino simplemente el desembarco del pasajero o la carga en el lugar de destino. Entonces, los clasifica en:

- Locación de buques
- Fletamento a tiempo
- Fletamento por viaje
- Fletamentos especiales

Chami los clasifica en: A) Contratos que aumentan la capacidad de bodega: locación, fletamento a tiempo, slothire, bovertime y remolque-transporte.

B) Contratos que no aumentan la capacidad de bodega: fletamento por viaje, el remolque-maniobra, contrato de transporte.

Terminología:

En la locación de buque, se cede el uso y goce de éste y se transfiere la tenencia del locador/propietario al armador/locatario, además de la figura de armador al locatario.

En cambio, en el fletamento a tiempo, no ocurre ninguna de estas cosas y el fletante sigue siendo armador. El fletador no tendrá el uso ni el goce, sólo lo tendrá a su disposición para realizar los viajes que disponga en el tiempo de vigencia.

En el fletamento a tiempo, el fletante pone un buque a disposición del fletador por un tiempo determinado para que éste emplee el buque para el destino previsto. El buque puede o no ser usado para el transporte de mercaderías, y en el caso que lo emplee con ese destino, el fletador se convertirá en transportador. El fletante lleva a cabo la gestión náutica y el fletador la gestión comercial.

En el fletamento por viaje, el fletante se compromete a poner a disposición del fletador la o las bodegas del buque para transportar la mercadería entregada. El fletante es el transportador. Su finalidad es el transporte. El fletante asume la gestión náutica y comercial.

El fletamento por viaje es un contrato de transporte con obligaciones adicionales, impuestas por las características de la carga. Acá prevalece la autonomía de la voluntad, mientras que en el contrato de transporte hay un mínimo de orden público.

El fletamento por viaje se instrumenta mediante la póliza de fletamento. El contrato de transporte, mediante el conocimiento de embarque.

Características comunes:

Autonomía de la voluntad: en los contratos de utilización prevalece, a diferencia del contrato de transporte de mercaderías.

Estandarización: se emplean formularios impresos.

Lex mercatoria: se rigen por la ley que crean los propios comerciantes para regirse.

Cláusula compromisoria: habitualmente la incluyen, se comprometen a resolver los conflictos mediante un procedimiento arbitral.

Puerto seguro: todo contrato de fletamento incluye la obligación de que los puertos sean seguros. Un puerto no es seguro si, sin que haya un acontecimiento anormal, el buque no puede llegar, estar o salir, sin estar expuesto a un daño que no pueda ser evitado por una buena navegación.

Contratos consensuales: se perfeccionan mediante el acuerdo de voluntades. Podrá ser acreditado por cualquier medio.

En caso de diferencias entre las cláusulas preimpresas y las cláusulas mecanografiadas del contrato, prevalecen estas últimas, por haber sido incorporadas de manera específica.

Entrega del buque en condiciones de navegabilidad: es una obligación de medios, sólo se exige la conducta diligente. No se requiere la diligencia necesaria, sino la razonable, o sea que la conducta consiste en realizar lo exigible en cada caso, según las circunstancias.

Locación de buque: conceptos, clases, documentación, derechos, obligaciones de las partes.

Es aquel en virtud del cual una persona se obliga mediante el pago de un precio, a conceder a la otra el uso o goce de un buque, por un tiempo determinado, transfiriéndole la tenencia. Es decir, que este último tiene efectivamente una cosa pero reconoce en otro la propiedad. El armador es el locatario, y él será el centro de imputación de las obligaciones contractuales contraídas por el capitán en todo lo relativo al buque y la expedición, además de ser responsable por las indemnizaciones a favor de terceros nacidas por los hechos del capitán y los tripulantes.

Las modalidades son: locación de buque *a casco desnudo*: se transfiere la tenencia del un buque, sin tripulación. Locación del buque *armado y tripulado*: si los tripulantes hubieran estado previamente en relación de dependencia con el propietario o con un tercero, se cederán los contratos de ajuste.

Este contrato debe probarse por escrito y para ser opuesto a terceros, requiere su inscripción en el Registro Nacional. Además, deberá asentarse en el certificado de matrícula.

El locador debe entregar el buque en el tiempo y lugar convenido, lo cual marca el inicio del contrato y de la obligación de pago. El locador debe mantener el buque en condiciones de navegabilidad durante toda la vigencia del contrato, es una obligación permanente, salvo pacto en contrario.

El locatario debe pagar el flete y está obligado a usar el buque de acuerdo con sus características técnicas y las modalidades convenidas, así como devolverlo en el lugar convenido al vencimiento del contrato. No se admite tácita reconducción salvo pacto en contrario, pero hay un término de flexibilidad de una décima parte del contrato. Debe devolverse en el mismo estado en que lo recibió, salvo por caso fortuito, fuerza mayor o el uso normal.

Debe ser devuelto libre de tripulación si así lo hubiera recibido, y también libre de todo crédito privilegiado.

Los créditos a favor del locatario originados en el contrato, la devolución del flete, etc. tienen un privilegio sobre el buque. Plazo de 1 año desde fin del contrato.

Hay una vía ejecutiva para obtener el cobro del flete o alquiler. El locador deberá prestar caución en caso de oposición por parte del locatario.

Fletamento a tiempo: conceptos, clases, documentación, derechos obligaciones de las partes:

Es cuando el armador de un buque determinado, conservando su tenencia y por 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.

El armador es el propietario-fletante. Aparecen separadas la gestión náutica del fletante, es decir hacer navegar el buque, de la gestión comercial del fletador o transportador. El fletante paga los sueldos y otros gastos de la tripulación, así como los repuestos.

Gestión comercial: a cargo del fletador, es el uso concreto que éste haga del buque. Se encuentra previsto en el contrato, en especial, todo lo referente a la carga, el transporte y la entrega de la mercadería o el transporte de personas. El fletador tiene responsabilidad por la gestión comercial.

El capitán depende de ambos, depende del tipo de gestión dependerá de uno o de otro.

Para ser opuesto a terceros, en el caso de un buque mayor debe instrumentarse por escrito e inscribirse en el Registro, dejando constancia en el certificado de matrícula del buque. Hay una contradicción con el artículo 235 de la ley de nav., por la cual el fletante no es responsable frente a terceros cuando el fletador emplee documentación de transporte propia (y no cuando se hubiera inscripto). *Excepción: los créditos privilegiados*, por ellos el fletante responde con el buque, pero podrá repetirlos contra el fletador.

El fletante debe poner el buque a disposición en la época y lugar estipulado. Sino, el fletador tiene derecho a resolver el contrato obteniendo el pago de los daños, notificando por escrito. Es un pacto comisorio dispuesto por ley. También debe mantener el buque en condiciones de navegabilidad. El fletante no responde si prueba que la innavegabilidad proviene de un vicio oculto del buque, que no pudo ser descubierto empleando una diligencia razonable.

El fletante puede oponerse a navegar en lugares que haya peligros no previstos, o comenzar viajes que previsiblemente no finalicen dentro del término del contrato. Por el plazo que se excediere, deberá pagar el flete internacional o el convenido, el que sea superior.

El fletador paga el combustible, agua y lubricantes, los derechos y salarios por la navegación en canales. Salvo estipulación distinta, el flete debe pagarse por períodos mensuales y por anticipado. Pero si no paga, el fletante puede resolver el contrato, notificando al fletador. Esto se hace dándole una orden al capitán, pero si tuviera mercadería de terceros a bordo, el fletante estará obligado a entregarla en destino y no la puede retener. El fletante podrá retener el flete que los consignatarios de la carga tuvieran que pagar.

El fletante no puede exigir el pago del flete cuando el buque no pueda usarse por causas no imputables al fletador. No se admite esto en caso de arribada forzosa, varadura, averías de la carga o acto de autoridades (art 237, ley del nav.) Ej: luego de las 24 hs, el buque esté inmóvil para mantenerlo en condiciones de navegabilidad.

La navegabilidad del buque es una garantía que da derecho a suspender el pago del flete, declarando el buque *off-hire*, pero no lo habilita a resolver el contrato excepto que sea una demora muy importante.

Perdido el buque, no se adeudará el flete. Si la fecha fuera desconocida, se adeudará por la mitad del término entre las últimas noticias y la fecha programada de llegada a destino.

El salario de asistencia y salvamento adeudado, debe ser pagado por el fletante, pero el adquirido, lo es por mitades (art. 239 ley de nav.)

En caso de avería gruesa, la contribución es adeudada por el flete de la carga, no por el fletador. El fletante, si fuera armador, contribuirá con el buque, y el fletador, con los fletes del contrato de transporte.

Salvo estipulación, el fletante no responde por incumplimiento de sus obligaciones cuando sean

consecuencia de los hechos del art 275, y si lo es, no será más allá del art 277. Pero de aplicarse la exoneración por el inciso A del art. 275, se exoneraría al fletante de la culpa náutica y se desnaturalizaría el contrato. Otra interpretación, es que en ella está contemplada la relación del fletante con terceros titulares de la carga.

Prescripción: 1 año desde el fin del contrato.

Normas procesales: vía ejecutiva. El fletante deberá prestar caución en caso de oposición del fletador.

Fletamento por viaje: concepto, clases, documentación, derechos, obligaciones de las partes. Acciones. Prescripción y privilegios. Normas nacionales e internacionales.

Acá el fletante se obliga, mediante el pago de un flete, a poner a disposición del fletador, para transportar personas o cosas, todos los espacios útiles o todo el porte que posee un buque.

Es un contrato de transporte con obligaciones adicionales. No hay fletamento por viaje sin transporte de mercadería pero no visceversa.

Subespecies: fletamento por viaje total (todos los espacios útiles del buque) y fletamento por viaje parcial (uno o más espacios determinados).

La gestión náutica y la comercial se encuentran a cargo del fletante. Se prueba por la póliza de fletamento, exigencia *ad probatinem*, por lo que la constancia escrita no es exigida para la existencia del contrato.

La ley de Nav y la Convención de Bruselas dan soluciones distintas. La ley dice que las cláusulas contractuales del fletamento prevalecerán sobre las normas. Pero las obligaciones del fletante vinculadas con la navegabilidad y el cuidado de la mercadería, frente al fletador y al consignatario u otros terceros tenedores del conocimiento de embarque, se le aplicará el régimen de un mínimo de orden público.

La Convención, dice que se aplica sólo al contrato de transporte bajo conocimiento de embarque o documento similar, y por el otro al contrato de fletamento, a partir del momento en que ese documento rige las relaciones entre transportador y el tenedor del conocimiento. Sus normas no se aplicarán a la relación entre el fletante y fletador, aún cuando surja responsabilidad por las mercaderías. Entre ellos, prevalecerá la póliza de fletamento, excepto que se hubiera emitido un conocimiento de embarque.

El fletante debe poner el buque a disposición, y si no lo hace, el fletador podrá resolver el contrato (arts 241 a 245 ley de nav). El buque debe ser navegable y llevar a cabo el viaje.

El fletador debe pagar el flete.

Las operaciones de carga y descarga normalmente son realizadas por el fletador.

Estadías y Sobreestadías (También en Unidad 4.1)

Las estadías, es decir, el término previsto para que el fletador lleve a cabo las operaciones de carga y descarga, están estipuladas en la póliza de fletamento. A falta de estipulación expresa, comprenderán exclusivamente los días de trabajo, excluyendo los días no laborables, incluso los que no se pueda trabajar por mal clima.

La *carta de alistamiento* es la comunicación escrita que el fletante envía al fletador informando que el buque se encuentra en condiciones de recibir o entregar la carga. A partir de su recepción, comienza a correr el término de las estadías, desde el primer turno hábil.

Son reversibles las estadías cuando el plazo ahorrado en la carga o descarga, puede compensarse con las operaciones que exedieran el término.

Las sobreestadías es el tiempo en exceso que le llevara al fletador para terminar las operaciones de carga o descarga. Deberá pagar un multa por ellas. Si las partes no las regulan, serán fijadas por los usos del puerto o judicialmente y su duración será la mitad del término de las estadías, en días corridos.

Al término de la sobreestadía, es posible pactar una nueva etapa, llamada contraestadía, en la que el

fletador pueda continuar el embarque o desembarque de efectos pero pagando una suma en concepto de indemnización. No está prevista en nuestra legislación y es poco frecuente
Despatch money es el premio en favor del fletador por el ahorro en las estadías. Suele consistir en una suma equivalente a la mitad del importe diario de las sobreestadías.

Los créditos a favor del fletador tienen privilegio sobre el buque. Las acciones de este contrato **prescriben** al año desde el fin del contrato.

Normas procesales: la vía ejecutiva. Con la demanda debe acompañarse el conocimiento de embarque y una certificación aduanera.

Las normas sobre el contrato de fletamento total o parcial, se rigen por la ley del lugar donde han de ejecutarse, art 603 ley de nav. Es nula la cláusula que establezca otros tribunales cuando el destino sea en el país.

Remolque: concepto, clases, documentación, derechos, obligaciones de las partes. Acciones. Prescripción y privilegios. Normas nacionales e internacionales.

Puede tratarse del remolque-transporte o del remolque-maniobra.

Un *convoy* es la reunión de buques que se organizan para navegar en conjunto bajo un mando único. La doctrina se halla dividida en cuanto al momento de inicio de la operación de remolque. Algunos dicen que comienza cuando el remolcador toma los cables del remolque, otros que comienza con las maniobras de aproximación del remolcador al remolcado.

Remolque-transporte: el remolcador se obliga a prestar su fuerza motriz para la navegación de otro buque, contra un precio. El gobierno del *convoy* puede estar a cargo del buque remolcador, en el cual se regirá por las disposiciones del transporte de cosas, con algunas limitaciones. No es apropiado aplicar en este caso la eximente de culpa náutica.

La jurisprudencia sostuvo que sería absurdo excluir de responsabilidad al transportador por culpa náutica de sus dependientes.

Genera dudas si se exime por la innavegabilidad sobreviniente, podría hacerlo si la obligación consiste en ejercer una diligencia razonable. Los incisos i, l, n del art. 275, los arts. 278 y 279 no se aplican porque no se encuadran en los hechos de este tipo de transporte.

Si el buque remolcador asumió la custodia de los elementos a remolcar, se aplica la Ley de Navegación sobre el transporte de cosas. Pero si esto no se hizo, se aplican las disposiciones del Código Civil sobre locación de obra.

Remolque-maniobra: La obligación del buque remolcador consiste en proveer la embarcación en estado de navegabilidad, con tripulación y potencia adecuada, para cumplir con el servicio. Además debe obtener las instrucciones impartidas por el capitán del buque remolcado. La dirección está a cargo del buque remolcado, y se rige por las disposiciones de la locación de servicios del derecho común que le sean aplicables. El mando del *convoy* estará a cargo del capitán del buque remolcado, excepto que se convenga lo contrario. Ambos buques tienen la obligación de tener precauciones para no poner al otro buque en peligro, la cual no puede ser sometida a una cláusula de exoneración. A este contrato se le aplicarán las normas sobre obligaciones de hacer sobre tiempo propio, que la obligación puede ser ejecutada por otro, que su imposibilidad sin culpa extingue la obligación y si fuera por culpa se deben indemnizar los daños.

En aguas jurisdiccionales argentinas, existe un monopolio de remolque a favor de los buques de bandera nacional por considerarse estas operaciones como de cabotaje. El permiso o patente es otorgado por la Prefectura.

Prescripción: 1 año.

Remolque y abordaje:

Cuando la dirección del convoy la tiene el remolcador, se considerará todo el convoy como un solo buque y se podrá reclamar contra ambos, será una responsabilidad solidaria.

Pero cuando esa dirección la tuviera el buque remolcado, la responsabilidad recaerá sobre el

remolcado.

Estas soluciones no impiden las acciones de repetición por culpa.

Unidad 4: Transporte por agua. Cargas y personas.

Transporte de carga: concepto:

La ley de Nav no lo define pero se pone de manifiesto que su característica principal es que el transportador acepta efectos de cuantos cargadores se presenten. La obligación del transportador consiste en trasladar a un puerto de destino, por el pago de un flete, dichos efectos.

A diferencia del fletamento, acá no es esencial la designación del buque.

Importancia: Este tipo de transporte es considerado accesorio o complementario a la compraventa de mercaderías que son adquiridas en mercados lejanos. El 90% del transporte internacional de cargas se lleva a cabo por mar. El régimen jurídico instituido para regular la responsabilidad del transportador, caracterizado por un mínimo de orden público, cuenta con el beneficio de la limitación de responsabilidad.

Este tipo de transporte sufrió grandes modificaciones a partir del contenedor y los contratos de utilización llamados *boxtime* y *slothire*.

También es un instrumento para la integración latinoamericana y mundial.

Caracteres. Clases: el contrato de transporte es un contrato de adhesión. Sus obligaciones se regirán por el lugar donde deban ejecutarse, si no pudieran regirse por la Convención de Bruselas de 1924.

Por “mercadería” se entiende todo objeto o efecto cargado a bordo, con excepciones: navegación en pequeñas embarcaciones, los que están regidos por las normas del transporte terrestre. El transporte de animales vivos, porque suma el riesgo del deterioro de salud. Las mercaderías transportadas sobre cubierta por los riesgos adicionales que tendrán, si mediare conformidad expresa del cargador. Esto genera la imposibilidad de ampararse en las causales de exoneración y las limitaciones de responsabilidad cuando los daños provengan de la especial forma de estiba. La prueba del origen del daño corresponde al transportista y si fuera desconocido, no podría liberarse de responsabilidad. Estos tipos de transporte, deben regirse por las estipulaciones de las partes, teniendo en cuenta que estamos frente a un contrato de adhesión.

Si la mercadería peligrosa o sobre cubierta hubiera sido cargada sin conocimiento del transportador, puede ser desembarcada en cualquier tiempo, forma y lugar antes del destino y de no ser factible, puede ser destruida o transformada en inofensiva. No aparejará indemnizaciones. El cargador que no informó al transportista el carácter peligroso, deberá reembolsar los gastos y daños.

Si hubo una carga peligrosa con consentimiento del transportista, podrá proceder de igual manera cuando la mercadería constituya un peligro para el buque o su carga, un peligro real y efectivo, sin derecho a reclamar indemnización salvo la contribución en avería gruesa.

Prescripción: 1 año.

En el caso de cargamentos especiales, las normas sobre responsabilidad pueden ser dejadas de lado cuando: no se trate de cargamentos comerciales ordinarios, lo justifique la naturaleza y condición de las cosas, lo justifiquen los términos y las circunstancias del transporte, no se emita un conocimiento de embarque y se extienda un recibo o documento no negociable.

Sistematización Legislativa: Se presentan cuatro sistemas normativos para regir simultáneamente a nivel internacional, el transporte de mercaderías por agua: el régimen de Reglas de La Haya, las Reglas de La Haya-Visby, las reglas de Hamburgo y los códigos de comercio.

También está el Convenio de la ONU sobre el contrato de transporte internacional de mercaderías total o parcialmente marítimo, aprobado por la Asamblea General, llamado Reglas de Rotterdam.

Argentina se rige por la Convención de Bruselas de 1924, es decir, las Reglas de La Haya. Nuestro país no es parte del Protocolo de 1979, ni del Protocolo de Bruselas de 1968, que conforma las reglas de La Haya-Visby, pero éstas fueron tomadas como fuente por la Ley de Navegación.

Sujetos: derechos y obligaciones: La Convención de Bruselas establece que el transportador es el propietario del buque o el fletador que ha hecho el contrato de transporte. Según la Ley de Nav., será la persona que contrata con el cargador el transporte de mercaderías, cualquiera sea quien tenga la disponibilidad del buque. Pero no comprende al agente marítimo o intermediario. Acá, se suele reclamar contra el “capitán y/o propietario y/o armador” del buque para no tener que identificar el nombre del transportista que sea demandado. Al capitán se lo responsabiliza como depositario de la carga, al armador como titular de la actividad navegatoria y al propietario en virtud del crédito privilegiado que tiene asiento en el buque.

Cargador es quien deba suministrar la carga. Consignatario o destinatario es quien esté facultado a obtener la entrega de la mercadería en destino.

Transportista contractual es quien celebra el contrato de transporte, mientras que transportista efectivo o real es quien ejecuta dicho contrato. Este último deberá indemnizar los daños y perjuicios por averías y demás irregularidades que presenten las mercaderías que le fueron confiadas. Será responsable de la inejecución o incorrecta ejecución del contrato si lo ratifica o inicia su cumplimiento. Tendrá las exoneraciones y limitaciones del transportista contractual, aún cuando la acción se funde en normativa extracontractual.

Se aplica analógicamente el art. 292 de la Ley de Nav, el cual regula la responsabilidad en el transporte combinado o bajo conocimiento directo, o sea, en el que intervienen dos o más buques de distintos transportistas. Acá se consagra la responsabilidad solidaria de los transportistas. Pero si uno de los transportistas demuestra la inexistencia de relación causal entre el daño y su conducta, queda exento de responsabilidad.

El transportador debe ejercer una diligencia razonable para que el buque esté en condiciones de navegabilidad. Debe proveer la tripulación, armarlo y equiparlo.

Debida diligencia: Berlingieri sostiene que es exigible el estándar del transportador que actúa de acuerdo con la prudencia y competencia normales en su profesión, Se exige una diligencia profesional y el criterio de razonabilidad debe estar basado en las circunstancias del caso en particular y en la manera en la cual se comportaría un hombre razonable en abstracto. Donaldson dice que podrá relacionarse con los costos de las medidas, así, efectuar un gran gasto para evitar un daño improbable es irrazonable, pero un pequeño gasto para evitar un hecho capaz de provocar un daño importante, será razonable. Montiel precisa que se debe tener en cuenta la profesionalidad del transporte y su carácter lucrativo. No se requiere la diligencia necesaria sino la razonable. Deberá poner en el mantenimiento del buque el mismo cuidado que en las cosas propias.

El cargador debe pagar el flete. Al tiempo de la descarga, las partes son libres de recurrir a cualquier medio de prueba, pero inicialmente la Aduana debe dejar constancia en un registro especial de las diferencias de peso o señas externas que hagan presumir la posible avería. El transportador tiene la obligación, dentro de los 2 días de finalizada la descarga, de publicar un aviso en un diario de los de mayor circulación y en el local de la Aduana habilitado, indicando fecha y hora de la verificación de los efectos. Deberá llevarse a cabo entre 2 y 5 días de la publicación. Se deberá dejar constancia escrita de su resultado. Si las partes no se hubieran puesto de acuerdo en la redacción de la constancia, cualquiera podrá solicitar la designación judicial de un perito, dentro de los 10 días de la fecha de la revisión si la mercadería estuviera en jurisdicción fiscal o 2 días en el caso contrario. Sin embargo, se presumirá que la mercadería fue entregada conforme a los datos del conocimiento, salvo prueba fehaciente en contrario.

Jurisprudencia: las notas de carga revisada, como el reconocimiento de responsabilidad que pudiera hacer el transportador, sistuyen el sistema de aviso y verificación.

Según la *Convención de Bruselas de 1924*, el conocimiento de embarque constituye una presunción de que la mercadería fue recibida como está descrita, salvo prueba en contrario. Pero el Protocolo

de 1968 dice que no se admitirá prueba en contrario cuando el conocimiento haya sido transferido a un tercero tenedor de buena fe.

Contenedor: Son elementos o equipos de transporte que constituyen compartimientos, total o parcialmente cerrados, destinados a contener y transportar mercaderías. Se estandarizaron las condiciones de su empleo por medio de la *International Organization for Standardization* (ISO). Su identificación se efectúa mediante el código del país, de dos o tres letras iniciales, seguidas por dos números que identifican el tamaño del contenedor y luego, dos dígitos que señalan el tipo de contenedor. Todos ellos debe ser visibles en el exterior, así como otros datos, entre los que se encuentran el peso bruto y neto.

El contenedor *open side* presenta los costados, uno o ambos, abiertos para cargar la mercadería, que se suelen cerrar después por medio de lonas. El *flat rack* es una plataforma en la que se estiba carga, que no puede ser introducida por el techo ni por los laterales. El contenedor permite el transporte sobre cubierta en condiciones seguras, lo que se ha constituido como uso y costumbre, por lo que no se justifica su exclusión del régimen de transporte normal.

Agentes de carga y *freight forwarders*: son los profesionales encargados de realizar tareas de intermediación entre usuarios y porteadores sin asumir responsabilidades por la ejecución. En algunos casos serán meros corredores que se limitan a acercar a las partes. En el tráfico de importación, el agente local será un mero agente de carga o *forwarder*. Figurará como consignatario en el conocimiento de embarque madre pero no asume responsabilidad por la ejecución del contrato y no será un transportador contractual. En cambio, en el tráfico de exportación, el que emita un conocimiento de embarque hijo asume personalmente la responsabilidad y será un transportador.

Documentación: debe probarse por escrito, es una exigencia *ad probationem*. La forma usual de instrumentación es el conocimiento de embarque.

Las cláusulas del transporte en contenedores, en condiciones *house to house* o FCL/FCL (*full container load*) significa que el cargador carga en los depósitos la mercadería, sin control ni intervención del transportista. Éste recibe un contenedor precintado. En destino, el contenedor es vaciado por el consignatario sin intervención del armador. Según la jurisprudencia, es válida la cláusula por la cual, en este caso, el transportador no es responsable por la mercadería, excepto cuando el contenedor fue entregado con signos de mala condición, ni cuando se sustituyeron los precintos o hay menor peso. Opera así una inversión de la carga de la prueba, el cargador o consignatario es quien debe probar de manera expresa la cantidad y demás características de la mercadería consolidada en el contenedor. El transportador cumple con sólo entregarla.

La cláusula LCL (*less container load*) es la que el transportador consolida la mercadería, lo llena y vacía.

Jurisprudencia: los daños causados por una defectuosa estiba realizada por el cargador deben ser soportados por el interés de la carga y si, éstos fueron consecuencia del trato inadecuado del contenedor por el transportador, es responsabilidad de éste. La prueba de la incorrecta estiba debe ser aportada por el transportador.

Contenedores *reefer*: pueden contar con equipo de frío propio o pueden ser contenedores insulados que reciben frío de exipos externos. Mantienen muy bajas temperaturas, regulan la atmósfera interior o controlan la concentración de CO₂.

El armador puede, por un lado, alquilar contenedores para suministrar a sus clientes, y por el otro, subalquilarlos al cargador para consolidar la mercadería. Es un contrato de locación de cosa mueble. El contenedor es sometido, a los efectos aduaneros, al régimen de admisión temporaria de mercaderías, regulado por el Código Aduanero, es decir, el régimen que se aplica a la mercadería que permanece en el país con una finalidad y plazo determinado, sometida a la obligación de reexportarla.

Conocimiento: clases, requisitos, funciones. Distintos tipos de cláusulas.

Es el documento que instrumenta el contrato de transporte, constituye prueba de su existencia y es un título circulatorio y representativo de las mercaderías que habilita su entrega en destino. El transportador debe entregarlos al cargador, quien debe devolver los recibos provisorios que hubiera firmado el capitán en oportunidad de cargarse la mercadería.

Plazo: 24 horas desde el fin de la operación de carga. No suele cumplirse en la práctica comercial. El art. 298 fija los requisitos para emitirlo.

La declaración de embarque es la que debe suministrar el cargador al transportador por escrito, antes de comenzar la carga. Debe contener la naturaleza y calidad de la mercadería, incluyendo el número de bultos o piezas. Suele llenarlos el cargador y el agente marítimo lo firma.

Podrán emitir el conocimiento de embarque el transportador, el capitán o el agente marítimo. Es una obligación del transportador.

Requisitos: Según el art. 298, debe contener:

- Datos del transportador, cargador y buque.
- Puerto de carga y descarga
- Si son nominativos, datos del destinatario. Si son a la orden del cargador o de un buque intermediario, datos de la persona que deba ser notificada al llegar la mercadería.
- Estado y condición aparente de la carga
- Flete y lugar de pago
- Número de originales entregados
- Firma del transportador

La falta de alguno de esos datos no afecta la naturaleza jurídica del documento como título circulatorio, ejecutivo ni tampoco su función probatoria.

El cargador garantiza al transportador la exactitud del contenido, y deberá indemnizar todos los daños que el transportador sufra por alguna inexactitud. Este derecho no modifica la responsabilidad del transportador frente a toda persona que no sea el cargador. Pero este último no tiene responsabilidad por daños cuando el cargador hubiere hecho conscientemente una falsa declaración.

El cargador puede declarar el valor y la naturaleza de la mercadería, lo cual constituye la presunción del valor, no de la naturaleza. Se admite prueba en contrario.

El cargador podrá exigir hasta 3 originales de cada conocimiento de embarque. Podrán emitirse copias con la mención de “no negociable”, una de las cuales debe ser entregada al transportador.

Funciones: Para obtener la entrega de la mercadería en destino, debe devolverse un original. Una vez que fue entregada, los demás originales carecerán de valor.

La entrega también puede obtenerse antes, devolviéndose todos los ejemplares originales. Ello garantizará al transportador que en destino, no se presentarán tenedores de conocimientos. Si no se devuelven todos, la entrega de la carga se podrá efectuar si quien la exige otorga fianza suficiente. Todo esto es facultativo para el transportador.

Quien tiene derecho a disponer de la mercadería durante el viaje y también exigir su entrega, es el tenedor legítimo del conocimiento.

En resumen:

- i. Es la instrumentación del contrato de transporte y prueba su existencia.
- ii. Sirve como recibo de las mercaderías a bordo.
- iii. Es un título de crédito. Posee necesidad, literalidad y autonomía.
- iv. Es un título representativo de la mercadería, por lo que su tenedor legítimo puede disponer de la mercadería.
- v. Es un título ejecutivo: el tenedor del conocimiento tiene una acción ejecutiva para obtener la entrega de la mercadería.

Clases:

Conocimiento embarcado y para embarque: El para embarque es cuando el cargador entrega la mercadería en depósitos del propio transportador. Deberá precisar esa condición con la cláusula “para embarque” y debe contener todos los requisitos del art. 298, pudiendo omitirse los datos del buque. El conocimiento “embarcado” es el que debe entregar el transportador una vez embarcada la mercadería a bordo. En vez de emitirse un nuevo conocimiento, podrá incluirse en el conocimiento “para embarque” los datos del buque y la fecha de embarque. Así, el conocimiento “para embarque” se convertirá en un conocimiento “embarcado”

A la orden, al portador o nominativos: Si se transmite al portador, se transfiere por la simple entrega. No indica destinatario. Los otros se transmiten por medio de endoso (la firma del que transmite, puesta al dorso del documento. Pero el endosatario no tendrá acción de regreso contra los endosantes anteriores en el caso de que el transportador no cumpla las obligaciones, por la solidaridad entre endosantes, además de que los endosantes no podrían cumplir la obligación de entrega de la mercadería). Si fuere nominativo no negociable, mediante cesión. Acá consta el nombre del destinatario o consignatario. Es a la orden cuando se emite a la orden de una determinada persona. Es la forma más usada.

Directos: Es el que emite un primer transportador cuando existe un contrato único de transporte, que se cumplirá en varias etapas por distintos transportistas. El primer transportista asumirá la obligación de transportarla a destino y celebrará contrato con otros transportadores, quienes a su vez, emitirán conocimientos por los trayectos parciales. Son los que se han emitido para amparar el transporte en los distintos modos. Están en el art. 306 de la ley de nav.

Conocimientos madre e hijo: Surgen a raíz de la multiplicidad de transportadores. Esta situación no está prevista por la Ley de Nav. El transportador contractual emitirá el conocimiento de embarque “hijo”. Aquí figurará como cargador quien efectivamente entregue la mercadería para el transporte y el transportador contractual.

A su vez, el transportador efectivo que llevará a cabo el transporte del embarque emitirá un conocimiento de embarque “madre”.

Distintos tipos de cláusulas: Hay que aclarar que el período que abarca desde la carga hasta la descarga queda sometido imperativamente a la Ley de Navegación y las partes no pueden modificar sus normas mediante convenciones. El período que transcurre antes de la carga y después de la descarga, queda sometido a la libertad contractual.

- Observaciones: cuando se conoce la inexactitud de un dato del conocimiento
- Cláusula de reserva: cuando se tienen dudas respecto de ese dato o faltan medios normales para determinarlo. Se hace cuando el transportista sospecha razonablemente que no corresponden. Exige que se pruebe la falta de los requisitos legales para admitirla. La inserción de reservas traba las eventuales operaciones que se quieran realizar con dicho título, por ello el cargador suele pedir que se entregue un conocimiento limpio, es decir, sin reservas, firmando como contrapartida una carta de garantía. Se denomina así al acuerdo entre cargador y transportador, por el que el primero garantiza que lo indemnizará de cualquier suma que éste deba pagar al destinatario, por haber diferencias o faltantes con relación al conocimiento. Las cartas de garantía son válidas pero no pueden oponerse a terceros.
- *Negligence clause:* el transportador no responde por el hecho de sus dependientes
- Cláusula que limitaba la responsabilidad del transportador a la culpa personal: Según la Ley de nav., las partes pueden convenir libremente el régimen de responsabilidad en sus relaciones contractuales anteriores a la carga y posteriores a la descarga, en lo que no contrarie el orden público, pero será nula toda cláusula que exonere de responsabilidad al transportador (art. 280 y 284)
- Cláusulas que eximen de responsabilidad por mercaderías sobre cubierta: sólo lo liberan de daños producidos por la especial forma de estiba sobre cubierta, es decir, por la lluvia, el mar, el sol, etc.
- Cláusula FIOS: proviene de “*frece in ad out stowet*”, es decir, que se trasladan los gastos y

riesgos de las operaciones de estiba y desestiba de las mercaderías, al cargador a o al destinatario.

- Cláusulas que establecen una jurisdicción distinta a los tribunales argentinos: Nulas cuando la entrega se produzca en Argentina.
- Cláusula Himalaya: por ellas se extienden todas las defensas, excepciones y limitaciones de responsabilidad correspondientes al transportista, a aquellos agentes, dependientes y contratistas independientes que ejecuten obligaciones que correspondan a aquél. Para que sea válida, los tribunales exigen que el conocimiento establezca expresamente cuáles son las defensas y excepciones, y cuáles son las personas.
- Hay otras

El “way bill” y otros documentos: Son documentos de transporte “no negociable”, circunstancia que constituye su característica. Su exhibición no es necesaria para obtener la entrega de la carga en destino, sino que la mercadería será entregada a quien se identifique como el consignatario de dicho conocimiento.

Crédito documentado: Ver unidad 5.

Flete: es la retribución que debe recibir el transportador por el traslado de las mercaderías. El flete consta en el conocimiento si se tratara de un contrato de carga general, pero si es un contrato de fletamento, constará en la póliza. Si la mercadería no llegó a destino, igual debe pagarse el flete si se estipuló el pago a todo evento, si no llegó por culpa del cargador o por vicio de la mercadería, en caso de avería gruesa y por venta en un puerto de escala (art. 311).

Estadías y sobrestadías: En la unidad anterior.

Embargo: Con lo anterior de embargo.

Responsabilidad: Proceso histórico nacional e internacional. Sistemas: de “garantía de responsabilidad”, “Debida diligencia”, “diligencia razonable”. Hechos generadores y eximientes: Con lo anterior.

“Culpas náuticas y culpas comerciales”: Unidad anterior.

Carga de la prueba: Lo puse para cada caso.

Limitación de responsabilidad: fundamentos, casos, monedas de cuenta. Cláusulas exonerativas y limitativas. Acciones Rescripción. Privilegios. Normas nacionales e internacionales: Es lo mismo que antes.

Transporte de Personas: Contrato de pasaje: Concepto. Importancia.

El contrato de transporte de personas y de equipaje, también llamado “Contrato de pasaje” consiste en que un sujeto, el transportador, se obligue por un precio en dinero, a trasladar por agua en un trayecto determinado, a una persona, el pasajero, y su equipaje, en un buque apto.

El objeto de este contrato es la traslación. No es un contrato de utilización de buque, porque éste tiene en miras el traslado de pasajeros, no la transferencia de la tenencia ni la puesta a disposición de un buque que caracteriza a los contratos de utilización.

Caracteres, origen y evolución:

Este tipo de transporte, tuvo su apogeo durante los movimientos migratorios internacionales de los siglos XIX y XX. Los accidentes que hubo a raíz de eso, hicieron que este tipo de contrato fuera regulado por la legislación marítima.

Transbordadores y cruceros:

Transporte en líneas regulares: Esto se hace con buques sujetos a horarios e itinerarios fijos, y que transporta más de 12 pasajeros. Si el transportador ha publicado las tarifas y las condiciones de

transporte, estará obligado a sujetarse a ellas, salvo que las partes convengan lo contrario. El precio del pasaje se pagará por adelantado. Si el buque no puede partir o demora la partida más allá de los plazos, el transportador deberá embarcar al pasajero en la partida siguiente, si hubiera lugar, salvo que éste opte por resolver el contrato. Si el viaje se cancela en un puerto de escala, el transportador deberá embarcar al pasajero al destino previsto, en el buque de escala siguiente de la línea o por otro medio de transporte equivalente.

Sujetos: derechos y obligaciones:

El transportador debe ejercer una diligencia razonable para poner y mantener el buque en estado de navegabilidad (todo lo que sea navegabilidad, es igual para cualquier tipo de transporte. Sigue siendo una obligación de medios, y debe hacerse en sentido abstracto y concreto). También debe suministrar los alimentos al pasajero, salvo pacto en contrario. Pero si los alimentos no estuvieran comprendidos en el precio del pasaje, el transportador debe suministrarlos durante el viaje a un precio justo. Debe suministrar el transbordo hasta el puerto o lugar establecido, sin contraprestación suplementaria, por los servicios de transbordo que puedan prestarse durante el viaje.

La asistencia médica que se presta a bordo quedará a cargo del pasajero, es decir, éste deberá remunerarla. Pero será gratuita cuando la atención fuera prestada a los pasajeros por enfermedades o accidentes ocasionados por la navegación, a pasajeros de tercera clase o de buques de inmigrantes.

Si se transportan pasajeros con enfermedades infectocontagiosas, el transportador debe suministrar personal y elementos que aseguren la asistencia del paciente, impidiendo el contagio de los demás. Si se transporta un pasajero demente, se debe exigir que viaje al cuidado de una o dos personas mayores, según la clase de demencia.

El precio: El viaje puede ser cancelado por :

Muerte del pasajero, antes del viaje: el transportador tendrá derecho a la tercera parte del precio del pasaje. Si lo adquiriera otra persona, nada se le adeudará al transportador.

Fallecimiento durante el viaje: el pasaje deberá abonarse íntegramente.

Pasajero que no va: ya sea en el puerto de embarque o de escala, adeudará todo.

Desistimiento del pasajero: antes de la partida, debe pagar la mitad.

Culpa del transportador: El pasajero tiene derecho a la devolución del importe y a que se le indemnicen los perjuicios

Caso fortuito: el transportador deberá reintegrar el precio del pasaje, sin indemnización alguna.

Retardo en la partida: En los viajes que no superen las 24 hs de duración, cuando el retardo supere las 12hs. Si el viaje excede las 24 hs, el pasajero podrá resolver el contrato cuando el retardo supere esa duración. En los viajes de ultramar, el pasajero podrá resolver el contrato cuando la tardanza fuese superior a la tercera parte del tiempo normal de duración. En todos los casos, el pasajero podrá reclamar la indemnización por los daños, si el transportador fuese responsable del retardo.

El viaje puede interrumpirse por:

Desembarco voluntario del pasajero: paga todo el pasaje.

Culpa del transportador: se debe indemnizar los daños y perjuicios.

Fuerza mayor: el pasajero debe el precio del pasaje por la porción del trayecto cumplido.

Ofrecimiento de un buque alternativo: en caso de interrupción del viaje, si el transportador ofrece al pasajero terminar el viaje en un buque de características análogas y alojarlo y sustentarlo en el intervalo. Si el pasajero no acepta, el transportador tendrá derecho al importe íntegro del pasaje.

En casos de culpa o fuerza mayor: El transportador deberá alojar en el buque y mantener al pasajero. El pasajero podrá esperar su reanudación sin pagar más, o resolver el contrato pagando su importe en proporción al camino recorrido. Si el transportador ofreciera el transporte en un buque de características análogas y no aceptara, no podrá resolverse el contrato. El pasajero deberá pagar el alojamiento y la alimentación hasta que se reanude el viaje.

Equipaje: El transporte de equipaje es un contrato accesorio al de transporte de pasajeros. En el precio del pasaje está incluido el precio del transporte del equipaje. Este deberá llevarse a cabo dentro de los límites de peso y volumen establecidos por el transportador o por los usos, y contendrá los efectos de uso personal del pasajero.

El transporte de efectos que no sean los de uso personal de pasajeros, deberá pagar el flete correspondiente como carga.

Documentación: Boleto: Se prueba por escrito. Mediante un boleto, si el buque es mayor de 10 toneladas de arqueo total. Si el buque es menor, cualquier medio de prueba es admisible.

En caso de omisión del boleto, se pierde el derecho del transportador a limitar la responsabilidad. {} Los boletos pueden ser al portador, en cuyo caso podrá ser transferido antes del inicio del viaje, o nominativos, que no podrán ser transferidos sin consentimiento del transportador. Por lo general, los boletos al portador se usan cuando la embarcación es chica y el recorrido es corto, y los boletos nominativos se usan para viajes internacionales.

Guía de equipaje: Es el documento que instrumenta el contrato de transporte de equipaje. Debe entregarlo el transportador al pasajero. Debe contener el número del documento, lugar y fecha de emisión, puntos de partida y destino, nombre y dirección del transportador y del pasajero, cantidad de bultos y precio del transporte.

En caso de falta de entrega, el transportador pierde el derecho a limitar su responsabilidad.

Responsabilidad: Hechos generadores y eximientes. “Diligencia razonable”. Carga de la prueba. Limitación de responsabilidad”: fundamentos, casos, monedas de cuenta. Cláusulas exonerativas y limitativas. Normas nacionales e internacionales.

El transportador será responsable por la muerte o lesiones corporales del pasajero siempre que el daño se produzca durante el transporte, sea que ocurra por culpa o negligencia del transportador o sus dependientes, obrando en ejercicio de sus funciones. La culpa se presume, salvo prueba en contrario, si la muerte o las lesiones han sido causadas por naufragio, abordaje, varadura, explosión, incendio o hecho relacionado con alguno de estos eventos.

La responsabilidad por muerte o lesiones corporales del pasajero es limitada a la cantidad de 1.500 pesos argentinos oro, salvo pacto en contrario que fije un límite superior. Los límites de responsabilidad a favor del pasajero no modifican los previstos en el régimen de limitación de responsabilidad del propietario armador. O sea que el transportador podrá armarse en cualquiera de dichas limitaciones

Se exige que el pasajero que haya sufrido lesiones corporales las comunique sin demora al transportador y a más tardar, dentro de los 15 días del desembarco. La falta de aviso en término, genera la presunción simple de que desembarcó bien.

El transportador no será responsable por las pérdidas o sustracciones de objetos de gran valor del pasajero que no hayan sido entregados en depósito.

Si el pasajero prueba que el daño en su equipaje de cabina ha sido ocasionado por el hecho del transportador o sus dependientes, el transportador responde. No se genera una presunción de culpa. En cuanto al equipaje de bodega, el transportador será responsable por la pérdida o los daños que sufra, salvo que pruebe que la causa no le es imputable. Es una presunción simple.

Por el art. 337 de la Ley de Nav, el transportador limita su responsabilidad a:

1. 150 pesos argentinos oro: equipaje de bodega. 80 para el transporte fluvial.
2. 100 pesos argentinos oro: equipaje de cabina. 50 para el fluvial.
3. 350 pesos argentinos oro: pérdida o daños de vehículos que se transporten, incluyendo el total del equipaje que se lleve dentro de aquél

Los límites pueden ser dejados de lado por acto expreso entre las partes sólo para fijar uno mayor.

El transportador no podrá ampararse en los límites de responsabilidad en caso que haya actuado con intención de dañar o temerariamente y con conciencia de la probabilidad de producirlo.

El pasajero debe notificar al capitán toda pérdida o daño que sufra en el equipaje de cabina, inmediatamente después de ocurrido y antes del desembarco. Con el equipaje de bodega, la notificación deberá hacerse en el acto de la entrega, si el daño es aparente, o dentro del tercer día a partir de la misma.

El pasajero siempre debe informar el monto del perjuicio sufrido, pero no hay sanción prevista si omitiera hacerlo. De no efectuar las notificaciones, el pasajero perderá todo derecho a reclamo respecto del equipaje de cabina y se presumirá que el de bodega fue entregado en buen estado aunque admitiendo prueba en contrario.

Será nula toda cláusula que exonere de responsabilidad al transportador, establezca límites inferiores a los fijados por la Ley de Nav, invierta la carga de la prueba que corresponda al transportador o someta a una jurisdicción determinada o al arbitraje las diferencias. Esta nulidad no implica la nulidad del contrato.

Las cláusulas serán válidas sólo cuando aumenten los derechos del pasajero.

El propietario y armador del buque, cuando sean personas distintas al transportador, así como sus dependientes, pueden ampararse en las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad establecidas a favor del transportador, ya sea responsabilidad contractual o extracontractual (art 342, ley de nav). Los límites no son acumulativos y la suma total que el damnificado pueda obtener, de todos ellos, por un mismo hecho no puede exceder los límites establecidos a favor del transportador.

El transportador tiene derecho de retención sobre el equipaje de bodega y de cabina, en caso de no serle pagado el pasaje y otros gastos. El crédito por el pasaje tiene privilegio sobre el equipaje del pasajero mientras esté en poder del transportador.

Prescripción de todas estas acciones: 1 año desde el desembarco.

Si el pasajero falleciera después del desembarco, la prescripción será a partir de la fecha del deceso, pero sin superar los 3 años desde el accidente.

Normas nacionales e internacionales: Por iniciativa del Comité Marítimo Internacional, en 1951 se dispuso constituir una comisión internacional para el estudio de la responsabilidad del transportador de pasajeros por mar. El texto fue aprobado en 1961 en Bruselas, bajo el nombre de “Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Transporte de Pasajeros por Mar”. Nuestra Ley de Navegación se ha inspirado en ella.

Las diferencias entre la Convención y la Ley son pocas: el límite de responsabilidad por muerte o lesiones en la Convención es de 250.000 francos (en la ley son 1500 pesos argentinos oro), y la prescripción de las acciones según la Convención es de 2 años, acá es de 1.

También existe la Convención de Bruselas de 1967 sobre unificación de ciertas reglas en materia de transporte de equipajes de pasajeros por mar: Establece el mismo régimen que la Ley de Navegación.

Unidad 5: Transporte por agua. Especiales de cosas e institutos vinculados.

Transportes Especiales de Cosas:

Animales Vivos sobre cubierta: Las Reglas de Hamburgo, a diferencia de las Reglas de la Haya-Visby y la Ley de Nav., no las excluyen de su normativa. En el Art. 5, dicen que el transportador no será responsable de la pérdida, el daño o retraso en la entrega de animales vivos, cuando resulten de los riesgos especiales inherentes a este tipo de transportes. Se presume que ello es así según las circunstancias del caso, cuando pueda atribuirse el daño a tal riesgo, y el transportista acredite haber cumplido con las instrucciones especiales dadas.

Nuestra Ley de Nav., no da normas sobre esto, entonces se regirá por el conocimiento de embarque y sino, habrá un gran problema.

Mercadería y Residuos peligrosos: Las reglas de Hamburgo contemplaron la mercadería peligrosa en su art. 13. Será obligación del cargador la de informar al transportista el carácter peligroso de la mercadería, señalarla con marcas o etiquetas e informar las precauciones a adoptarse. De no hacerlo y de no conocer el transportista el carácter de peligroso, las mercaderías podrán ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas en cualquier momento sin lugar a indemnización, excepto la contribución a la avería gruesa. El cargador será responsable de los perjuicios. Ver otros títulos sobre contaminación y cargas peligrosas.

En Contenedores. En pequeñas embarcaciones: Ya se vio (las pequeñas embarcaciones se rigen por las reglas del transporte terrestre).

Transporte multimodal: otras denominaciones. Concepto, sujetos, documentación, vinculaciones con el contenedor. Normas nacionales e internacionales.

El transporte multimodal es el que se realiza utilizando como mínimo, 2 modos diferentes de transporte (acuático, aéreo, carretero o ferroviario), a través de un sólo operador. Se excluyen los modos auxiliares de transporte.

En nuestro país se rige por la Ley 24.921.

El operador es toda persona, porteador o no, que por sí o a través de otro, celebre un contrato de transporte multimodal actuando como principal.

El operador deberá emitir un documento único para toda la operación, percibir un sólo flete y asumir la responsabilidad si por su cumplimiento, sin perjuicio de que comprenda otros servicios, como el de carga o almacenaje. El documento de transporte multimodal es el instrumento que hace prueba de la celebración de este contrato, y acredita que el operador ha tomado las mercaderías bajo su custodia, comprometiéndose a entregarlas.

El depositario será la persona que recibe la mercadería para su almacenamiento en el curso de ejecución de un contrato de transporte multimodal.

El transportador o porteador efectivo será toda persona que realiza total o parcialmente un porteo de mercaderías, en virtud de un contrato celebrado con el operador de transporte multimodal.

El expedidor es la persona que celebra un contrato con el operador, encomendándole el transporte de las mercaderías.

El consignatario es la persona legítimamente facultada para recibir las mercaderías y el destinatario será a quien se le envían. La entrega es el acto por el cual el operador pone las mercaderías a disposición efectiva y material del consignatario.

La *estación de transferencia o interfaces* es una instalación sobre la que convergen distintos modos de transporte, dotada de equipos aptos para realizar la transferencia de un modo a otro de transportes.

La *terminal de cargas* es una estación de transferencia en la que se pueden almacenar los contenedores u otras unidades de carga y donde se pueden realizar tareas de unitarización de cargas, así como de consolidación de contenedores y otras unidades, siendo la unidad de cargas la presentación de las mercaderías de forma tal que puedan ser manipuladas para el transporte.

La unitarización es el proceso de ordenar y acondicionar correctamente la mercadería en unidades de carga para su transporte.

Transporte, compraventa a distancia y crédito documentado:

Concepto compraventa a distancia y otras denominaciones: El transporte es un contrato accesorio o complementario a la compraventa de mercaderías, que son adquiridas en mercados lejanos. La compraventa internacional de mercaderías es un instrumento del comercio exterior.

La Convención de 1980 se aplica a los contratos de compraventa celebrados entre países contratantes cuyos establecimientos se encuentren en Estados diferentes. Se excluyen las

compraventas para uso personal, doméstico, de acciones, de títulos negociables, de dinero, de buques, aeronaves y aerodeslizadores, de electricidad, en subastas y judiciales. No se aplica a la validez del contrato ni sus cláusulas.

Las partes pueden dejar de lado la aplicación del convenio pero el Estado contratante puede exigir la prueba escrita.

La oferta es la propuesta de quedar obligado en caso de aceptación dirigida a una o varias personas determinadas, y describiendo las mercaderías y el precio. La oferta tendrá efecto a partir de su llegada a destino. Puede ser irrevocable si se señala un plazo determinado para la aceptación o si el destinatario podría razonablemente considerarlo así. La oferta podrá ser retirada, aún la irrevocable, si la comunicación llega antes o simultáneamente a la oferta. Antes de perfeccionar el contrato, puede ser revocada si ésta llega antes de la aceptación o si el rechazo llega al oferente. También caduca por vencimiento del plazo.

La aceptación es la expresión de voluntad del destinatario que indica a sentimiento de una oferta, no pudiendo ser esto el silencio o la inacción. La aceptación surtirá efectos desde que llega al oferente. Ella también puede ser retirada si dicho retiro llega al oferente antes o al mismo momento en que la aceptación surtiera efectos.

La contraoferta se produce cuando la respuesta a una oferta contenga modificaciones.

Carga de los riesgos. El precio.

El vendedor debe entregar la mercadería, transmitir su propiedad y entregar los documentos relacionados con las mismas. El vendedor será responsable si entrega mercaderías distintas a las pactadas, en oportunidad de la transferencia del riesgo o incluso posteriormente, cuando le sea imputable.

Si el vendedor no cumpliera sus obligaciones, el comprador podrá exigir el cumplimiento o considerar resuelto el contrato y exigir la correspondiente reparación de daños y perjuicios.

El comprador debe pagar el precio, lo que comprende adoptar todas las medidas y requisitos necesarios. Si no se hubiera fijado el precio o la forma de determinarlo, se considerará que es el generalmente cobrado al momento de la celebración del contrato. Si las partes no dispusieron otra cosa, deberá pagarse en el establecimiento del vendedor o en el lugar de la entrega de la mercadería. Si el comprador no cumple, el vendedor podrá exigir el precio y la indemnización. El vendedor puede resolver el contrato si el incumplimiento del comprador, en cualquier caso, fuera esencial, o cuando no pague.

El art. 67 de la Convención, establece que el riesgo se transmitirá al comprador con la entrega al primer transportador, cuando el contrato implique el transporte. Si no lo comprendiera, la transferencia del riesgo se producirá cuando el comprador se haga cargo de las mercaderías o desde que se pongan a su disposición.

Las indemnizaciones de daños comprenderá al daño emergente y al lucro cesante. No podrá exceder la pérdida que la parte incumplidora hubiera previsto. En caso de resolución del contrato, el comprador podrá obtener como indemnización la diferencia de precio entre el del contrato y el de la mercadería reemplazada. El recambio de daños incluirá los intereses. Pero la parte que no cumpliera podrá exonerarse si el imedimento fue ajeno a su voluntad sin posibilidad razonable de tenerlo en cuenta a la celebración del contrato o en caso de incumplimiento de un tercero a quien se le hubiere encargado la ejecución.

La Convención sobre prescripción de Viena, 1974, dice que prescribe a los 4 años. Podrá ejercerse a partir de producido el incumplimiento. El plazo se interrumpirá a partir del inicio de procedimientos judiciales contra el deudor.

Cláusulas usuales: Los Incoterms (International Commerce Terms) forman un conjunto de reglas que precisan ciertas cláusulas comerciales del contrato de compraventa y facilitan su interpretación. Fija quién asume las obligaciones del contrato y en qué momento opera la transferencia de riesgos sobre la mercadería. Fueron elaborados por la Cámara de Comercio Internacional, y se clasifican en

cuatro categorías. Algunas de ellas son:

Free On Board (FOB): Sólo se emplean para el transporte por agua. La responsabilidad del vendedor se extiende hasta que las mercaderías sobrepasan la borda del buque en el puerto de embarque que se hubiera convenido. El comprador debe soportar todos los costos y riesgos a partir de ese momento. El vendedor es quien despacha las mercaderías para la exportación, asume el embalaje de la mercadería, paga el flete desde la fábrica al lugar de exportación y lleva a cabo, pagando, los trámites aduaneros. El comprador paga el flete y seguro desde el lugar de exportación a destino.

Free Along Ship (FAS): La responsabilidad del vendedor finaliza una vez que la mercadería es colocada al costado del buque en el puerto de embarque. El vendedor debe despachar las mercaderías para la exportación, asume el empaque y embalaje, y lleva a cabo los trámites aduaneros, asumiendo los gastos de exportación.

Free Carrier (FCA): el vendedor debe hacer la entrega de la mercadería para exportación al transportista propuesto por el comprador. Debe asumir el empaque, los gastos de exportación y los trámites de exportación.

Cost and Freight (CFR): El vendedor debe encargarse de pagar el flete hasta destino. El riesgo de pérdida se transmite desde la entrega.

Cost, insurance and Freight (CIF): El vendedor entrega la mercadería cuando pasa la borda del buque en el puerto de embarque. Éste asume los costos y flete hasta el puerto de destino, así como también contrata el seguro de transporte. El vendedor debe despachar las mercaderías para exportación.

Carriage and Insurance Paid to (CIP): El vendedor entrega las mercaderías al transportista, paga el flete hasta destino y contrata el seguro de transporte. El comprador asume todos los riesgos y con cualquier otro costo incurrido después de que las mercaderías hayan sido entregadas.

Delivered at Frontier (DAF): El vendedor entrega la mercadería despachada en la Aduana para la exportación en el lugar convenidos, pero antes de la Aduana fronteriza del país comprador.

Hay otras.

Reglas internacionales. Normas nacionales: Nuestro país ha ratificado la Convención sobre contratos de compraventa internacional de mercaderías de Viena de 1980 y la convención sobre prescripción sobre compraventa internacional de mercaderías de Viena de 1974.

Estos contratos también son regidos por el Código de Comercio y el Código Civil, pero éstos tienen menos importancia por ser negocios internacionales.

Concepto de crédito documentado y otras denominaciones. Antecedentes. Importancia. Clases. Operatoria y relaciones. Cláusulas. Documentación. Organismo. Reglas internacionales.

El crédito documentado es aquel que se hace a través de dos bancos. El comprador solicita la apertura de un crédito por un monto semejante a la operación, en el banco acreditante. Este banco notifica al vendedor que hay abierto un crédito y que se abonará o aceptará la letra que gire, contra la entrega de toda la documentación. Luego se envía el crédito al banco notificador. El vendedor, luego de tener la documentación, va al banco notificador, el cual procederá a abonarle o aceptar la letra librada por el vendedor. Así puede conseguir el dinero.

El crédito es una operación independiente de la venta o de cualquier otro contrato en el que pueda estar basado, y los bancos no están afectados ni vinculados por tal contrato de compraventa aún cuando en el crédito se incluya alguna referencia.

El banco debe entregar al comprador la mercadería. Este no es el propietario de la mercadería, pero tiene su posesión a partir del momento de la entrega de los documentos de transporte que implica una tradición simbólica de aquella (art. 461 y 463 C. Com).

Montiel sostiene que el crédito documentario es una figura autónoma, no es susceptible de ser asimilada a ningún contrato.

Importancia: Este crédito brinda una solución al problema del pago de la compraventa a distancia. Es la única modalidad que da seguridad a ambas partes.

Antecedentes, Otras modalidades: El pago directo, sin intervención de bancos.

Cobranza documentaria: el vendedor envía a un banco del comprador los documentos de la operación comercial, y dicho banco los entrega al comprador, sólo si ha pagado el precio pactado, si la operación es a la vista. Si fuera a plazo, los documentos se entregarán al comprador contra la aceptación por parte de éste de una letra de cambio librada por el vendedor. Los documentos no serán entregados por el banco al comprador si éste no paga el precio. Este sistema no da una seguridad completa porque el banco tendrá un mandato por cuenta del vendedor.

Crédito documentado, según las reglas “Brochure 600” (2007): Es la modalidad que más seguridad brinda, porque el vendedor sabe que embarca la mercadería cuando se ha abierto un crédito documentario a su favor, y el comprador tiene la seguridad de que el banco realizará dicho pago contra la presentación de los documentos.

Clases: El crédito podrá ser intransferible o transferible, en este último caso podrá ser puesto total o parcialmente a disposición de otro u otros beneficiarios. Así lo clasifica en: a la vista (pagadero contra la presentación de los documentos), de aceptación (requiere la aceptación de una letra de cambio). Divisible (cuando el beneficiario está autorizado a usar el crédito fraccionadamente en caso de embarques parciales, contemplados en el art 31 del “Brouchure 600”). Indivisible, cuando no puede hacerse, directo, cuando el pago debe hacerse al beneficiario y de negociación cuando debe pagarse al endosatario o tenedor de una letra de cambio.

El crédito documentado es revocable cuando puede ser dejado sin efecto por el banco, e irrevocable cuando no pueda. El “Brouchure 600” considera que todo crédito es irrevocable, aún sin que lo indique.

Será confirmado cuando el banco corresponsal asuma la deuda, agregando de tal forma otro deudor frente al vendedor.

Documentación: La presentación con los documentos correspondientes debe hacerse antes de la fecha de vencimiento del crédito y siempre en el plazo de 21 días desde la fecha de embarque. La presentación debe analizarse sólo basándose en los documentos exigidos por el ordenante, si en apariencia constituyen o no una presentación conforme, en el plazo de 5 días hábiles bancarios. Los requisitos son los de la factura comercial, que debe haber sido emitida por el beneficiario a favor del ordenante sin necesidad de que esté firmada, en la misma moneda del crédito, y conteniendo la descripción de las mercaderías. Los bancos deben aceptar sólo documentos de transporte limpios, es decir, sin reservas.

Unidad 6: Riesgos de la Navegación

Accidentes de la Navegación

Represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación: Según el Convenio de Bruselas de 1952, el conocimiento de abordajes y de cualquier otro accidente de navegación concerniente a un buque de navegación marítima, que comprometa la responsabilidad penal o disciplinaria de cualquier miembro de la tripulación, será de competencia de los tribunales penales del Estado del pabellón del buque al momento del abordaje o accidente. No podrá decretarse embargo o retención del buque ni como medida de instrucción, por otras autoridades.

Abordaje: Concepto: El abordaje es la colisión entre dos o más buques. Es el hecho ilícito más característico de la navegación.

En realidad, se hablaba de abordaje para hacer referencia al asalto de un buque por tripulantes de otro, ya sea como acto de guerra o de piratería. Pero en la actualidad, el concepto jurídico de abordaje hace referencia al choque entre dos o más buques.

En Argentina se encuentra regulado por la Ley de Nav y por la Convención de Bruselas de 1910. También somos parte de la Convención internacional sobre competencia civil en materia de abordaje de 1952 y la de Competencia penal en materia de abordaje de 1952. Firmamos el Tratado

de Navegación Comercial Internacional de Montevideo 1940.

No habrá abordaje si el choque se produce entre un buque y una construcción que sea fija o que no esté destinada a la navegación, como los artefactos navales.

Da lugar a la responsabilidad extracontractual. No se encuentran regulados por estas normas los buques vinculados contractualmente.

Según el art. 369 de la ley de nav., estas normas se aplican aún sin contacto material.

Para la legislación argentina, también constituye abordaje el choque de un buque con el ancla de otro, al igual que la colisión de un buque con otro semihundido. No habrá abordaje si el contacto se produce con las redes o aparejos de pesca de un buque pesquero porque estos objetos no integran el concepto de "buque".

Fallo "Oholeguy de Devicenci": Utilizando un concepto amplio de buque, la doctrina se inclinó por la aplicación de las normas de abordaje en la colisión entre embarcaciones pequeñas.

Clases:

Clasificación tripartita: Está en los Roles de Olerón y nuestro antiguo Código de Comercio. Pueden ser: *fortuitos*, abarcando caso fortuito o fuerza mayor. *Culposos*. *Dudosos*: hubiese dudas sobre sus causas o fuese imposible determinar al responsable.

Clasificación bipartita: Fortuito, el que incluye el dudoso. Culposos, unilateral o concurrente.

Responsabilidades emergentes: civil, administrativa, penal. Limitación de la responsabilidad:

Penal: el proceso penal contra los responsables criminalmente del abordaje no obsta la tramitación del proceso civil. Y las conclusiones a las que se arriben en los procesos administrativos y los penales, no influyen en la sentencia que se dicte en el proceso civil.

Administrativos: Los accidentes en la navegación dan lugar, también a procedimientos administrativos en los cuales entiende la prefectura, con intervención del Tribunal Administrativo de la Navegación, en caso de que esté en juego la responsabilidad profesional del personal involucrado.

La responsabilidad profesional del personal de la marina mercante, nacional y extranjero, es juzgada por el Tribunal Administrativo de la Navegación. Es un tribunal técnico, constituido por marinos (4 de ellos, vocales) y un oficial del Cuerpo de Comando de la Armada, que será el presidente. Durarán 2 años en sus cargos y serán reelegibles. La sentencia no tiene efecto de cosa juzgada en el juicio civil de abordaje, pero se trata de una sentencia con poder de convicción. Este tribunal fue creado por la ley 18.870, con sede en la Ciudad de Buenos Aires, tiene jurisdicción sobre la Marina Mercante nacional y extranjera que fuera imputado como responsable de hechos de gravedad. Su jurisdicción se extiende a las aguas navegables de la Nación y las provincias, sus costas y puertos, como también en alta mar e incluso aguas extranjeras por hechos causados o sufridos por buques de bandera nacional o que ocurran a bordo de ellos. Son accidentes de la navegación, los que causaran o sufrieran los buques y produjeran daño a buques, personas o cosas. Son atribuciones del tribunal la de fijar la responsabilidad profesional emergente de accidentes de la navegación, aplicar sanciones y proponer al Poder Ejecutivo medidas de seguridad o modificaciones de leyes.

Se prevé como único recurso, el de infracción de la ley, a interponerse dentro de los 5 días y la causa deberá elevarse a la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Contencioso Administrativo Federal.

Civil: Dado que el abordaje es un hecho ilícito, de él emergen dos tipos de acciones: la acción penal y la acción civil.

Producido un abordaje, las partes pueden requerir a los interesados del otro buque, la designación judicial o extrajudicial de peritos para comprobar los daños, estimar el monto de las reparaciones y

calcular el tiempo que habrán de insumir las mismas, para saber el lucro cesante. Esta pericia es una medida probatoria anticipada, para que los buques puedan ser removidos prontamente del lugar del suceso. En estos proceso la prueba pericial es forzosa (art 549 ley de nav.), aunque el juez siempre tiene la última decisión.

Siempre responde quien pueda ser imputado como armador del buque, por conservar su tenencia.

Si fuere causado por caso fortuito o fuerza mayor, o cuando no se pudiera determinar su causa, cada buque soportará su propio daño.

Si el abordaje hubiera sido causado por culpa exclusiva de uno de los buques, el culpable deberá indemnizar todos los daños producidos. De similar manera, el abordaje causado por dolo generará responsabilidad del buque cuyo armador o tripulación incurrió en dolo. El buque al que se le impute culpa exclusiva indemnizará los daños que hubiera producido al otro buque, a la carga y demás bienes a bordo del otro buque, las personas y bienes a bordo del buque culpable en los que no tengan vinculación contractual con el armador, y los bienes y personas en tierra. Quien alegue la culpa de un buque deberá probarla.

Si hubiere culpa concurrente, cada buque es responsable en proporción a la gravedad de su culpa. Según la ley de nav. los armadores de los buques no serán solidariamente responsables por los daños materiales, sino exclusivamente por los reclamos de la muerte o lesiones corporales. La solidaridad no quita la posibilidad de ejercer una acción de repetición a quien pague una suma superior a la que le corresponda soportar según la regla de la proporcionalidad de la culpa.

En el caso de cualquier siniestro marítimo, se genera la presunción *iuris tantum* de culpa del transportador. Si hubiere culpa concurrente pero la gravedad de cada buque no pueda ser establecida, la responsabilidad será soportada por partes iguales.

Estas responsabilidad no se modifican cuando sean atribuidas al práctico, pero aquí podrá reclamarse también a la empresa que llevó a cabo los servicios de practicaje y el práctico mismo, al mismo tiempo que el buque culpable. Si el abordaje se produjera por la culpa exclusiva de un tercer buque, ese es el único responsable.

Y si en un abordaje intervienen más de dos buques, y varios fueran culpables, la responsabilidad se distribuirá de acuerdo con la gravedad de la culpa. Las mismas reglas se aplicarán si el tercero no fuera un buque.

Esto está regido por la ley de nav, artículos 358 a 362. Se debe resarcir las consecuencias inmediatas y mediatas, en la medida en que las hubiera podido preveer, obrando con diligencia, según el sistema de derecho civil.

La indemnización debe ser plena, o sea que debe poner al damnificado en la misma situación en que se encontraba antes de que el abordaje se hubiera producido. El resarcimiento pleno de los perjuicios tiene como límite el valor del buque más lo percibido o a percibir en concepto de fletes brutos, pasajes y créditos con motivo del viaje. Esta limitación no rige si hubo culpa del armador. Se deben indemnizar los daños que sean consecuencia del abordaje, y no otros anteriores o distintos, ni el deterioro normal del buque por antigüedad, porque ahí habría enriquecimiento sin causa. Comprende el daño emergente, es decir, la reposición del buque si éste se hubiera perdido, valor que será el que tenía en el mercado en oportunidad del hecho, y los daños por privación de uso, compuestos por los costos de reemplazo y otros gastos, es decir los gastos incurridos en sustitución del buque durante el período de reparación, y el lucro cesante por otro lado. El lucro cesante estará constituido por los ingresos no obtenidos como consecuencia de la imposibilidad de uso del buque, durante el tiempo razonable para su reemplazo o las reparaciones. No puede oponerse la limitación de responsabilidad.

El armador del buque culpable no responde por los daños que, si bien sobrevienen a consecuencia del abordaje, habrían podido ser evitados por la acción adecuada del armador del buque perjudicado o sus representantes.

Las reglas de Lisboa, aprobadas por el CMI en 1987 son el ejemplo de normas de unificación privada como solución de conflicto de leyes. Están encabezadas por definiciones de términos,

seguidas por 5 reglas alfabéticas y 5 reglas numéricas. Marca qué cosas deben ser indemnizadas, y también abarcan la asistencia y el salvamento, la avería gruesa y los seguros.

Por la regla 3, si el valor de mercado de los bienes a bordo del buque no pudiera determinarse, se considerará su costo, el flete, el seguro y un 10% de ganancia esperada. En el caso de daños sin pérdida del objeto, se resarcirá la diferencia entre la propiedad en buen estado y el valor en estado de avería. También deben resarcirse los intereses desde la fecha del abordaje.

Acciones: perjudicial entre la penal y la civil.

La Convención de Bruselas de 1952 relativa a jurisdicción en materia penal, establece la competencia de los tribunales del Estado cuya bandera enarbola el buque presuntamente culpable. En el mismo sentido se expresa el Tratado de Montevideo y la Convención de Ginebra de 1958 sobre Alta Mar.

En cambio, en materia de jurisdicción civil, la misma Convención de Bruselas pone a elección del actor las siguientes opciones: el tribunal de residencia habitual del demandado o de uno de los asientos de su explotación, el tribunal del lugar donde haya sido embargado el buque o esté embargado otro buque del mismo demandado, o del lugar que el buque pudo ser embargado y donde el demandado haya dado una caución u otra garantía. O el tribunal del lugar del abordaje, cuando éste haya ocurrido en puertos, radas o aguas interiores. Se admite la elección de la jurisdicción por común acuerdo entre las partes y aún el sometimiento a un tribunal arbitral.

El actor no podrá entablar contra el demandado una nueva acción sobre los mismos hechos, ante otra jurisdicción, sin desistir previamente de la anterior.

El Tratado de Montevideo admite casi las mismas opciones, excluyendo el lugar del abordaje pero agregando el puerto de matrícula del buque. Nuestra Ley de Nav., con las mismas modificaciones del Tratado de Montevideo, admite las mismas opciones y suma el caso en el que uno de los buques haga su primera escala o arribare a puerto argentino (art. 619).

Competencia: Si el abordaje se produce en aguas jurisdiccionales, se aplica la ley del Estado ribereño e intervienen sus tribunales, sin importar la bandera de los buques involucrados (Ley de Nav, Tratado de Montevideo).

Si fue en aguas no jurisdiccionales, entre buque de la misma bandera: se aplica la ley del Estado de bandera y sus tribunales (ídem).

Si fuera en aguas no jurisdiccionales entre buques de distinta bandera: Se aplica la Convención de Bruselas de 1910 si ambos buques pertenecen a Estados ratificantes.

En caso contrario, el Tratado de Montevideo de 1940 expresa que cada buque estará obligado en los términos que imponga la ley de su bandera y no podrá obtener más de lo que ella le otorgue.

Fallo "Lotus": Fue un abordaje ocurrido en 1927 entre el buque francés Lotus y el turco Boz Kourt, el cual se hundió y murieron 8 de sus tripulantes. Cuando los sobrevivientes, a bordo de Lotus, llegaron a Estambul, el gobierno turco procesó y condenó a tripulantes de ambas naves.

El gobierno francés recurrió la medida por entender que la jurisdicción penal sobre los buques de su bandera le pertenecía, pero el gobierno turco consideraba que era su jurisdicción porque el buque hundido era territorio turco.

La Corte Permanente de Justicia Internacional falló a favor de Turquía, porque correspondía la jurisdicción del Estado del buque damnificado, a condición de que se ejerza cuando el buque culpable penetrase en su mar territorial.

Las duras críticas a este fallo se resolvieron mediante las Convenciones de Bruselas de 1952.

En Argentina, es un juicio de naturaleza especial y es un proceso universal, es decir, que su sentencia hace cosa juzgada respecto de la culpabilidad contra todos los interesados en el hecho. El buque o sus armadores, al ser demandados, deben denunciar el tribunal donde tramita el juicio de abordaje, debiendo el mismo continuar tramitando en incidentes por separado. Si no lo denunciara, no podrán oponer la sentencia.

Para que se cumpla el efecto de cosa juzgada, deben publicarse edictos por 3 días en el Boletín

Oficial y en otro diario de la localidad, antes de la apertura a prueba.

Abordaje y asistencia y salvamento: Un abordaje puede generar posteriormente la necesidad de acudir al auxilio de otros buques. Si el buque culpable del abordaje llevara a cabo la asistencia, no tendrá derecho al cobro del salario porque el peligro fue generado por su propia negligencia. Si hubiera culpa concurrente, tendrá derecho a la parte de dicho salario disminuído en el porcentaje de culpa.

Crédito: prescripción y privilegios.

La acción prescribe a los 2 años, a partir del abordaje, y la acción de repetición, al año de la fecha de pago.

El crédito por abordaje es privilegiado sobre el buque en el quinto lugar y se extiende sobre los demás créditos nacidos en el viaje, como el flete y el precio del pasaje (art 478 ley de nav)

Asistencia y Salvamento: concepto, requisitos.

Ambos conceptos representan la noción del auxilio que se presta a un buque en caso de amenaza de peligro o ante un riesgo inminente.

Nuestro antiguo C. Com usaba un criterio dualista, diciendo que se debía salario de asistencia cuando el buque y la carga eran repuestos en alta mar o conducidos a buen puerto. Los casos de salvamento consistían en recuperar o salvar buques o efectos encontrados sin dirección en alta mar o en playas o costas, salvar efectos de un buque encallado o que se encuentre en estado de peligros tal que no pueda ser considerado como lugar seguro, sacar efectos de un buque roto, ocupar y conducir a puerto con su carga o parte de ella un buque que por el peligro inminente haya sido abandonado.

Entonces la asistencia era el socorro a un buque amenazado por un peligro y en el cual está presente su tripulación y el capitán mantienen el ejercicio del mando. El salvamento era una situación de peligro inminente o ya consumado, donde la tripulación ya ha abandonado el buque o es conveniente que lo haga y el capitán ya no ejerce el mando.

Las legislaciones anglosajonas, la Convención de Bruselas de 1910 y nuestra Ley de Navegación no distinguen entre asistencia y salvamento.

Prestar asistencia y salvamento a los bienes no es obligatorio excepto en caso del auxilio a otro buque después de un abordaje. Sin embargo, esto hace surgir el derecho a obtener una retribución, conocida como salario de asistencia y salvamento. Sí es obligatorio acudir al auxilio de la vida humana. Es una obligación legal que no engendra derecho a retribución.

Requisitos:

Para que haya derecho al cobro de un salario de asistencia y salvamento, se deben presentar los siguientes elementos constitutivos: servicios de auxilio a un buque en situación de peligro, que los servicios no sean prestados contra la voluntad expresa y razonable del capitán del buque asistido y que se alcance un resultado útil.

El peligro no debe consistir sí o sí en la inminente pérdida del buque, sino que basta con que por sus características, se pueda estimar que es una situación peligrosa. Esto se estima mediante la probabilidad del daño, ya que esta tiene graduaciones y es el porcentaje en que podemos esperar que un suceso se cumpla. El peligro está caracterizado por la probabilidad, no la simple posibilidad de daño. El buque debe estar afectado por una amenaza versímil de daño.

El peligro debe ser real y efectivo, o sea que no debe ser el normal de cualquier expedición. No debe ser inminente pero sí cierto. Debe existir al tiempo en que se prestaron los servicios.

Debe tomarse en cuenta no sólo el estado de los hechos al momento de la maniobra, sino también la razonable evolución que podrían tener. No se debe prescindir de la sensación que tuvieron los auxiliados.

La remuneración será proporcional al valor de los bienes parcialmente salvados y considerará así el éxito obtenido.

Según Ravina, hay resultado útil cuando se sustrajo la nave del peligro amenazante, o se puso el

buque y los demás bienes en situación segura, aún cuando se haya obtenido un resultado parcial.

No mediando derecho a salario por falta de resultado útil, se ha reconocido el derecho a obtener una indemnización de daños, y el reembolso de los gastos incurridos. Pero se denegó el derecho a indemnización a quien, por su actitud temeraria, sufrió un daño al asumir un riesgo innecesario.

En caso de contradicción entre la posición del capitán y la del armador, prevalece la del primero. La voluntad contraria debe haber sido emitida en forma expresa, y debe haber sido recibida por quien pretenda asistir. Pero la oposición a recibir la asistencia debe ser razonable, y debe corresponder a la probabilidad de que el buque supere la situación de peligro sin el auxilio de quien pretende darlo.

El deudor de la asistencia por un buque será su armador y el consignatario de la carga. El titular del derecho de uso del contenedor también lo será. La distribución se efectuará de manera proporcional al valor de los bienes salvados.

El armador tendrá la representación judicial de los destinatarios de la carga salvada excepto que tomaran intervención personalmente o por medio de apoderados.

El capitán tiene la representación extrajudicial del fletador o del cargador no domiciliado en el lugar para salvaguardar los intereses de la carga. Así que puede firmar un convenio de asistencia y salvamento, obligando a ellos y al armador.

En caso de robos, hurtos, ocultaciones y otros actos fraudulentos de los auxilidores, el tribunal podrá negar o reducir el derecho al cobro del salario

Pierde el salario quien entra en un buque abandonado para salvarlo y no lo devolviera a su capitán y tripulantes.

Relaciones con otros institutos:

Con el auxilio de personas. Es una obligación legal, aún en caso de enemigos pero cesa cuando su cumplimiento signifique un serio peligro para el buque o las personas a bordo. Cuando el capitán tenga conocimiento de que el auxilio está asegurado en mejores o iguales condiciones. Cuando tenga motivos razonables para prever que su auxilio será inútil.

El armador y el propietario del buque no son responsables del incumplimiento del capitán de su obligación de auxiliar.

Quien preste auxilio a las vidas tendrá derecho al cobro de una indemnización por los daños sufridos y gastos incurridos, contra el que generó el peligro, será el armador del buque o un tercero. También se reembolsarán los gastos que sean consecuencia directa de los servicios de asistencia y salvamento.

En el caso de que en una misma operación una persona salve vidas y otra, bienes, quien hubiera auxiliado las vidas tendrá derecho a una parte equitativa del salario de asistencia o de salvamento.

No queda claro si quien salva vidas tiene derecho a reclamar la parte equitativa del salario contra el propietario de los bienes o contra el asistente. Si se reclama simultáneamente el salario por todo, ambos podrían accionar contra el propietario de los bienes, pero si el asistente de los bienes hubiera cobrado la totalidad del salario, el asistente de las vidas tendrá derecho a reclamarle a él.

En el caso de que el buque esté sujeto a un contrato de fletamento a tiempo, es adquirido por mitades por el fletante y el fletador, una vez deducidos los gastos, las indemnizaciones y las partes de la tripulación.

Salario: Fijación.

Podrá ser establecido por acuerdo de partes, antes o después de que se presten los servicios. Pero se puede modificar el salario inequitativo fijado bajo la influencia del peligro y se prohíbe la renuncia del salario que corresponde al capitán y a los tripulantes.

De no haber acuerdo, lo determina el juez del proceso, de acuerdo a las siguientes pautas: El éxito obtenido, vinculado al resultado útil. Sin éxito, no hay derecho al cobro.

Esfuerzo y mérito de los que presten el auxilio: la índole de las tareas, y su mérito.

Peligro corrido por las personas y cosas auxiliadas: cuanto mayor haya sido el peligro, mayor será el salario.

Peligro corrido por los que presten el auxilio.

Tiempo: cuanto mayor sea el tiempo, mayor será el gasto en combustible, etc. Este factor deberá articularse con el éxito obtenido.

Daños, gastos y riesgos de responsabilidad u otros, por los que prestaron auxilio: y el valor de las cosas usadas en el auxilio.

Valor de las cosas salvadas: será un porcentual del mismo. Además el salario no podrá exceder el valor de los bienes salvados.

Acreeedores: el salario será único y se distribuirá entre todos los que hubieran prestado tareas de auxilio. La distribución entre los acreedores debe hacerse teniendo en cuenta la participación de cada uno, y el esfuerzo desplegado. Deberá tomarse en cuenta el éxito obtenido por cada buque.

Los acreedores del salario por los servicios prestados por un buque son su armador, y los tripulantes. Primero deben deducirse los gastos incurridos, el remanente se distribuirá entre el armador y la tripulación, de acuerdo con el esfuerzo realizado por la tripulación.

Entre los tripulantes, el salario se distribuirá en proporción al sueldo básico que perciba cada uno, excepto el del capitán, que será el doble de la proporción de su salario básico. La proporción de los demás tripulantes se disminuyen a prorrata.

Deducido el porcentual que corresponde a la tripulación, el resto es el salario del armador.

Aún cuando los gastos insumieran la totalidad del salario, deberá apartarse de éste una suma razonable para retribuir a la tripulación.

Todas las personas que cooperaron en el auxilio tendrán acción para reclamar su parte.

Acciones entre armadores y tripulantes:

La tripulación tendrá derecho a intervenir en el juicio por cobro de salario de asistencia. El capitán debe ser notificado personalmente y los tripulantes si sus domicilios no fuesen conocidos, deben ser citados mediante edictos, durante 2 días en el Boletín oficial y en un periódico del lugar. Los tripulantes no tienen acción autónoma, sino que previamente debe intimar judicialmente al armador para que inicie el juicio. Si el armador lo inicia, tendrán derecho a intervenir en el proceso, a cuyo efecto debe ser notificados personalmente. Si el armador no lo inicia en el término correspondiente, podrán iniciar la demanda judicial para cobrar su parte. Son obligaciones divisibles, no solidarias. Pero los tripulantes tienen acción autónoma para petitionar medidas cautelares.

Se deberá salario aún cuando el auxilio se preste entre buques del mismo propietario o mismo armador. Así se evita que se extinga la obligación por confusión.

El Protocolo de Bruselas de 1967 dice que sus disposiciones se aplicarán también a los servicios prestados por o a un buque de guerra o cualquier otro buque propiedad del Estado. Las acciones deberán interponerse ante los tribunales de ese Estado, Argentina NO es parte de este protocolo.

Según la Ley de Nav., el salario se aplica cuando intervengan buques públicos, incluso los militares y de policía. Pero la doctrina no es pacífica sobre el asunto de si los buques militares y de policía pueden ser acreedores de un salario de asistencia y salvamento porque ellos deben prestar tareas de auxilio, esa es su función. Sin embargo, podrían obtener el reintegro de gastos.

Prescripción. Privilegio

El crédito de asistencia y salvamento es un crédito privilegiado sobre el buque, sobre la carga y sobre otros créditos nacidos durante el viaje.

Avería gruesa: Concepto, origen, fundamento.

Según Montiel, avería es la pérdida, daños o gastos extraordinarios sufridos por el buque, la carga o ambos, derivados del riesgo de la navegación. Los gastos ordinarios o normales no quedan comprendidos.

Existe un acto de avería gruesa cuando se ha efectuado o contraído, intencional y razonablemente, algún sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común de los bienes de la expedición marítima.

Origen: Es una de las instituciones más antiguas del derecho marítimo. Su primera manifestación fue en la “*Lege Rodhia Jactu*” (475-479 a. c.), y luego se volcó en el Digesto y las Institutas de Justiniano. En esas épocas, se contemplaban la echazón de la carga al mar y el corte de mástiles.

En la Edad Media, fue tratada por los Roles de Olerón y el Consulado del Mar.

En la Edad Moderna, en el Guidó de la Mar y el Código de Comercio Francés.

Hoy la más importante regulación está contenida en las Reglas de York-Amberes.

Distinción con la avería particular:

La avería será particular o simple cuando el daño no perjudica a todos los elementos de la expedición, sino solamente al buque o solamente a la carga. Es este supuesto, el monto debe ser soportado sólo por el dueño de la cosa que ocasionó el daño.

Cuando dicho daño se hace en beneficio común de todos los componentes de la expedición marítima, o sea, del buque, la carga y el flete, se habla de avería gruesa. El monto de la misma debe ser soportado por todos los intereses, se reparte proporcionalmente entre ellos.

Requisitos:

Debe haberse efectuado un sacrificio, daño o gasto. Este debe ser extraordinario.

Debe ser intencional: haberse realizado para la seguridad común. Será decidido por el capitán, quien debe pedir la opinión a todos sus oficiales reunidos en consejo, sin perjuicio de que la decisión es sólo de su responsabilidad. Pero si el acto fuera decidido por otra persona, por ejemplo, la autoridad, ello no obstará a que sea considerado de avería gruesa.

Debe haber una proporcionalidad entre los intereses comprometidos en la aventura marítima y aquellos que conformarán el acto de avería, debe ser un acto razonable. Lo que se sacrifica debe ser de menor valor que aquello que se desea preservar.

Peligro: debe haber una probabilidad de daño, y debe ser real y efectivo.

Debe lograrse un resultado útil

La contribución de la carga se calculará sobre el valor de la mercadería efectivamente cargada y 2/3 de la no cargada. La mercadería descargada antes, no paga. El interesado en el cobro del flete a riesgo también contribuirá en la avería.

El derecho a obtener una contribución de avería gruesa no seá afectado, a pesar de que el evento a que haya dado lugar al sacrificio o al gasto pudiera haber sido causado por la culpa de uno de los intereses de la aventura, pero ésto no perjudicará las acciones o defensas contra esa parte (Regla D)

Compromiso: El consignatario debe firmar el compromiso de avería gruesa y prestar fianza a satisfacción del transportador. El compromiso es el medio por el cual el consignatario se obliga a efectuar la contribución de avería, si la obligación fuera determinada en la liquidación de avería gruesa y ésta fuera aceptada expresamente por el consignatario, o si obtuviera reconocimiento judicial.

La fianza, que también debe extenderse antes de la entrega de la mercadería en destino, puede presentarse mediante un depósito de dinero en efectivo. Pero es práctica habitual qu se otorgue mediante una garantía personal. En caso de no otorgarse la garantía, el trasportador podrá embargar la mercadería presentando judiciamente el testimonio de la protesta de mar, otorgada por el capitán o agente marítimo.

Liquidador: Para determinar los créditos y débitos, el armador designa un liquidador, es un técnico

especializado. Los acreedores y deudores deben remitirle los documentos que tengan en su poder, y de no hacerlo, responderán por los daños que sean consecuencia de la colisión. Quien se considere acreedor, debe obtener el reconocimiento de la liquidación practicada. Esta puede ser reconocida por los deudores, judicial o extrajudicialmente.

Una vez reconocida, los acreedores contarán con acción ejecutiva para obtener el cobro.

Se computarán para la liquidación de avería gruesa, los valores netos reales de los bienes a la terminación de la aventura y el valor de la carga se computará al momento de la descarga y constituye una excepción a la regla G. El monto a ser bonificado será el de la pérdida. El valor de la carga incluirá el costo del seguro y del flete, excepto que no se tuviera a riesgo de la carga. Cuando la carga sea vendida en el viaje, contribuirá por el producido neto de la venta. Los intereses sacrificados también deberán contribuir a la avería gruesa. También contribuye quien deba pagar la carga por el contrato de transporte, y no el flete que el fletador deba. Del flete y del precio de los pasajes se descontarán los gastos y remuneraciones de la trupuación, que no se habrían devengado para ganar dicho flete si el buque se hubiera perdido. También se deducirán los gastos extras posteriores.

El correo, el equipaje y los efectos personales y vehículos privados, no contribuirán en avería gruesa.

La carga de la prueba recaerá sobre la parte que reclame la contribución. Todas las partes que reclamen, deberán informar por escrito al liquidador de avería gruesa, sobre su reclamo, en el término de 12 meses desde la finalización de la aventura marítima. Si no se efectuara la notificación, el liquidador estará en libertad de estimar la extensión o el valor de la contribución de acuerdo a la información en su poder. Sólo puede ser cuestionada si fuera manifiestamente incorrecta.

En el caso de mercadería peligrosa, el desembarco constituirá un acto de avería gruesa para la seguridad común y habilitará al titular de la misma a reclamar la correspondiente contribución de avería gruesa de todos los intereses que se hubieran beneficiado.

Prescripción: de haberse firmado el compromiso de avería, la acción prescribe a los 4 años desde su firma.

De no haberse firmado, las acciones que emerjan de ella prescriben al año desde la finalización de la descarga.

Cualquier acreedor puede pedir la firma del compromiso de avería gruesa y el inicio de la liquidación, y cualquier interesado puede pedir la aprobación de la liquidación.

Privilegios: de primer grado, sobre el buque y las cosas cargadas.

No es posible oponer la limitación de responsabilidad del propietario-aramdor frente al crédito de avería gruesa.

Normas nacionales e internacionales:

Nuestra ley de Nav., remite a las Reglas de York-Amberes. Estas están compuestas por una regla Paramount que es una regla general, la cual establece que excepto en lo dispuesto en esta regla y las numéricas, la avería gruesa se ajustará de acuerdo a las reglas alfabéticas. Luego están las reglas numéricas, que son casuísticas. Finalmente, se aplicarán las alfabéticas. Se considerará avería gruesa a todo acaso contemplado por las reglas numéricas.

Seguro marítimo: Concepto, importancia, y caracteres del contrato.

El seguro marítimo contempla los riesgos derivados de la navegación en el mar, y es el más antiguo de los seguros. Es aquel por el cual el asegurador, se obliga mediante el pago de una prima, a indemnizar al asegurado, de los daños y perjuicios que pueda sufrir por un acontecimiento futuro e incierto que afecte algún interés como consecuencia de un riesgo marítimo.

Hoy los aseguradores son grandes empresas de seguros, las que están sujetas al control del Estado,

mediante la Superintendencia de Seguros. Se aplica la Ley de Seguros, en cuanto no resulte modificada por la Ley de Nav.

Será nulo si al tiempo de su celebración, el asegurado conoce la producción del siniestro o el asegurado sabe la inexistencia del riesgo o de su cesación. Se presume, salvo prueba en contrario, que el asegurado tiene ese conocimiento si la noticia llegó antes de la celebración del contrato, al lugar donde se realizó. En estos casos, el asegurador tendrá derecho al reembolso de los gastos y la prima, y el asegurado tendrá derecho a exigir el reembolso de la prima, los gastos que demandó el contrato y los daños.

Importancia

Es un contrato indemnizatorio, y él traslada los riesgos al asegurador. Si el riesgo se concreta, él debe pagar. El asegurado no busca ganancias sino que se le reparen los daños.

Caracteres: Es un contrato consensual, bilateral, oneroso y aleatorio. El seguro es facultativo, a diferencia del derecho aeronáutico.

Los riesgos del mar: Riesgo es la posibilidad de que se produzca un hecho futuro e incierto idóneo para ocasionar un daño o perjuicio a asegurado.

Riesgos marítimos son todos aquellos derivados del ejercicio de la navegación. En la práctica, el asegurador sólo cubre los riesgos detallados expresa y cuidadosamente en la póliza. Pero a falta de convención, se aplica el art 412 de la ley de nav. La enumeración es enunciativa. No son a cargo del asegurador los daños causados por guerra civil o internacional. También se excluyen los daños que provenga del hecho intencional del dueño o titular del interés asegurado.

Seguro de casco, maquinarias, efectos, fletes, pasaje y otros.

El seguro del buque, sin otra designación comprende todas sus pertenencias, incluso los gastos de armamento y provisiones. El objeto de este contrato no es la cosa asegurada sino el interés asegurable, es decir, la relación económica entre una persona y una cosa.

Todos los intereses sobre el buque, carga o flete pueden asegurarse contra casi cualquier riesgo. Son especialmente asegurables los mencionados en el art 410 de la ley de nav.

Todos los que tengan un interés asegurable podrán contratar seguros, o sea, el propietario, armador, locador, acreedor hipotecario, cargador, consignatario, etc.

Seguro de efectos: comprende la carga y cualquier otra cosa que esa objeto del transporte. Los riesgos comienzan desde que los efectos dejan tierra para ser embarcados, y termina cuando son colocados en tierra, en el lugar de destino. El riesgo por la permanencia en embarcaciones auxiliares que sirven de intermediarias sólo es cubierta por 15 días, salvo estipulación en contrario. Los riesgos corren incluso durante el tiempo en que los efectos sean descargados por necesidad, en un puerto de arribada forzosa.

Seguro de fletes: Si es de flete bruto, la indemnización será la suma fijada en el contrato de utilización del buque, a falta del cual, la determinarán los peritos. Si es del flete neto, sólo queda cubierto el 60% del flete bruto. Si no se especifica, será el flete neto.

Seguro de pasaje: cubre el importe del boleto de pasaje con deducción de los gasto previstos y no efectuados. También cubre las pérdidas sobre el precio neto del pasaje (art 450 ley de nav)

Seguro de lucro esperado: cubre la ganancia que razonablemente puede obtenerse si los efectos llegan a destino. Se prueba sobre la base de los precios corrientes en el lugar de destino o por peritos. Se rige por las disposiciones del seguro sobre efectos.

Seguro de responsabilidad por daños a terceros: el asegurador debe responder por toda la suma que el asegurado deba pagar a terceros por colisiones entre buques, provenientes de un mismo hecho. También responde por las costas del juicio, si fue con concentimiento del asegurador. Si los buques

intervinientes pertenecen al asegurado, y alguno no está asegurado o lo está con distinto asegurador, éste responderá como si fueran de terceros. El valor asegurable es el del buque más la cantidad del art 175 para responder por daños personales

Seguro de avería común: es el que contrata el asegurado en previsión de la cuota de contribución, en un acto de avería común, es decir, avería gruesa.

Documentación: La póliza de seguro es un documento en el cual constan las obligaciones de las partes, el interés asegurado, los riesgos asumidos, el momento en que comienza y cesa la cobertura del riesgo, la prima, la suma asegurada y las condiciones generales del contrato (art 414 y 415 de la ley de nav.). Se debe interpretar en contra de quien hizo la inserción de una cláusula oscura. Las palabras debe interpretarse según su acepción técnica y jurídica, en su idioma.

Acciones emergentes:

Producido el siniestro, el asegurado tiene dos vías: ejercer la acción de avería o la acción de abandono. La acción de avería surge en cualquier contrato de seguro, y se maneja según los principios generales porque no hay una regulación específica.

La acción de abandono, se produce cuando se hace abandono de la cosa asegurada. El abandono a favor del asegurador consiste en la transferencia al segurador del derecho de propiedad sobre la cosa, a cambio del derecho al pago de la indemnización. Está reservada para los siniestros mayores, enunciados taxativamente en varios artículos de la Ley de nav. Ellos son: naufragio, pérdida total o innavegabilidad absoluta y que no admita reparación, imposibilidad de reparar el buque y de trasladarlo, falta de noticias, embargo o de retención por orden gubernamental, apresamiento, deterioro o que disminuya su valor hasta las $\frac{3}{4}$ parte.

La acción de abandono procede respecto de los efectos cuando: hay falta de noticias del buque en que eran transportados, pérdida total por algún riesgo cubierto por la póliza, deterioro material que absorba las $\frac{3}{4}$ partes de su valor, imposibilidad de que lleguen a destino y venta dispuesta por razón de su deterioro.

Respecto del flete y los pasajes, el asegurado puede hacer abandono de los mismos y exigir la indemnización por pago total cuando el derecho al flete haya sido totalmente perdido para el asegurado o faltaren noticias del buque.

Hacer abandono es facultativo, pero una vez elegido es irrevocable. Debe ejercerse en el plazo de 3 meses desde el día que ocurra el siniestro o que el asegurado reciba noticias del mismo si fue en aguas jurisdiccionales, y de los 6 si fue en otro lugar.

Derecho Aeronáutico

Derecho aeronáutico: Otras denominaciones:

Derecho aéreo: surge en Francia, en 1919 por Couanrier. Es una denominación amplia, que considera el medio en el que se desarrolla la actividad, sin tener en cuenta que en el mismo se realizan otras actividades ajenas a la aeronavegación, como la difusión de ondas y energía, las cuales no quedan incluidas en este concepto.

Derecho Aeronáutico: Surge en 1923 por Antonio Ambrosini y es utilizada por la Escuela Italiana y la Escuela Alemana. En la actualidad es la más aceptada. Así entendido, el Derecho Aeronáutico vendría a ser una especie dentro del concepto genérico de Derecho Aéreo, el cual comprende las ondas.

Derecho de la Aviación o Derecho Aviatorio: es adoptada en 1949 por Ambrosini, como resultado de su oposición a la Escuela Napolitana de Antonio Scialoja.

La Escuela Napolitana propició la unificación del Derecho Marítimo y Aeronáutico, por entender que la actividad de ambas era la navegación.

Ambrosini entonces, propicia esta nueva denominación y le atribuye al nombre anterior una equívocidad que da lugar a dejar de lado la autonomía del Derecho Aviatorio. Ambrosini también

toma en cuenta que los aeroplanos, siendo más pesados que el aire, usan para volar la aerodinámica de las aves. Este término se critica porque excluye otros objetos que son más livianos que el aire y flotan. Ej: aeróstato

Derecho del transporte Aéreo: usada por Petersky, por entender que el objeto de la aviación era el transporte de personas o cosas. Es criticada porque la aviación puede perseguir fines distintos.

Derecho Aeroespacial: usado por los autores que unifican el Derecho Aeronáutico y el Derecho Espacial. Se los denomina “monistas”.

Concepto: Es el conjunto de principios y normas, que rigen las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificadas por ella.

Lena Paz define “navegación aérea” como la circulación realizada en el espacio atmosférico, mediante vehículos que necesitan del aire como elemento de sustentación y propulsión. Dice que el Derecho Aeronáutico será el conjunto de normas y principios que rigen la navegación aérea y las relaciones que nacen de la misma.

Caracteres:

Dinamismo: la aviación ha experimentado en pocos años un progreso extraordinario, como consecuencia de lo cual, sus necesidades se han transformado, desde el punto de vista técnico y social. Esto se relaciona con la vigencia y el desarrollo de la técnica al servicio del hombre, y la rapidez de la evolución de las condiciones materiales. Decir esto no implica negar la existencia de principios sólidos que permanecen invariables, pero el dinamismo consiste en la adaptabilidad a la evolución técnica.

Internacionalidad: Tiene una tendencia universalista. Es una consecuencia del medio donde se desarrollan las actividades de esta disciplina. El espacio aéreo es uno solo para todos los países, las fronteras que lo dividen son muy teóricas y las probabilidades de que se pueda someter a un dominio efectivo son escasas. En un viaje de trayectoria prolongada, la aeronave atraviesa el espacio por encima del territorio de muchos Estados. Esto puede generar conflictos de legislación y jurisprudencia entre los diversos países. Por ello, son necesarios principios internacionales que regulen el vuelo y solucionen los problemas de jurisdicción, y también se necesita una cierta uniformidad entre las legislaciones. Para superar los conflictos legislativos, se utilizan dos procedimientos: la uniformidad, que se manifiesta en la sanción de leyes internas que reproducen los preceptos de los convenios internacionales, y la unificación legislativa que señala la adopción de una solución única entre varios Estados mediante un acuerdo que la estructure.

Reglamentarismo: Los textos deben ser detallistas, cosa que exige al legislador delegar sus facultades en el poder administrador, para que proceda por vía de reglamentaciones complementarias. Pero debemos tener presente que el límite del reglamentarismo debe encontrarse en la estricta aplicación del principio de división de poderes entre el Ejecutivo y Legislativo

Integralidad: Contiene materiales de Derecho Público y Privado, Interno e Internacional. Se debe ponderar la internacionalidad de las relaciones que nacen de la aviación. Es decir, que dentro de él se pueden responder a los problemas de diversos sectores del derecho, ya sea nacional o no, público o privado, generados por la aviación.

Autonomía: El Derecho Aeronáutico no puede dejar de recurrir a las demás ramas jurídicas. Aunque sea un derecho nuevo, lo es por sus novedosas reglas y por la manera de entender y aplicar los principios recogidos en otros sectores. La autonomía puede ser legislativa, didáctica y científica. Se verá después.

Algunos agregan la politicidad: No hay duda de que en los primeros tiempos, el Derecho Aeronáutico tuvo como objetivo principal algunos puntos relacionados con la actividad bélica, frente a los cuales los razonamientos eran principalmente de índole política. Sin embargo, hoy el carácter político se ha reducido progresivamente y Videla Escalada no lo considera una característica de este derecho. Considera que las relaciones privadas fueron ganando terreno, reduciendo la influencia política. Ej: las leyes de emergencia modificaron el contrato de locación pero esto no basta para hablar de la politicidad del Derecho Civil, nadie lo diría.

Contenido: Videla Escalada adpta una división entre los elementos y las relaciones del derecho aeronáutico. Otros, sosteniendo la postura tripartita, la dividen en generalidades, sujetos y relaciones, y riesgos. Se dejan fuera las normas que rigen en tiempo de guerra porque son un régimen de excepción, y se estudian por el DIP.

Influencia del hecho técnico

La actividad aeronáutica atravesó por dos etapas: la aerostática y la aerodinámica. Los autores monistas, que consideran que el Derecho Aeronáutico y el Espacial son la misma rama, dicen que hoy estamos en una tercera etapa, la espacial.

La etapa aerostática fue la primera. La aerostática surgió con carácter deportivo, el hombre trató de desplazarse por el aire con objetos más livianos que éste. Funcionaban por flotación. Comenzó en Francia, 1783, por los hermanos Montgolfier. En ese momento se usaban dirigibles, que es un aerostato con motores. Podía ser gobernado o dirigido

La etapa aerodinámica se caracteriza por el empleo de máquinas voladoras más pesadas que el aire. Aquí se inscriben las experiencias de los hermanos Wright, norteamericanos, en 1903.

Normativamente, las primeras normas fueron de carácter policial, más que nada por los aterrizajes. En Francia se prohibió el ascenso en aerostatos sin previa autorización, y hubo muchas ordenanzas sobre el tema. También allí apareció la primera obra doctrinaria, perteneciente a Paul Fauchille.

En esta primera etapa normativa, la ciencia jurídica se adelantó a la técnica, estudiando para el futuro cuestiones que en la práctica aún no se producían o lo hacían de forma esporádica.

Tras la finalización de la primera Guerra Mundial, comienza la segunda etapa a nivel legislativo, comenzando con la Convención de París de 1919, la cual fue acompañada por el inicio del desarrollo científico de la materia. Allí se creó la CINA, Convención Internacional de Navegación Aérea, y se suscribió un convenio. En 1928 se firmó la Convención Panamericana de Aviación Comercial, que rige hasta 1944.

Pero los avances técnicos crean la necesidad de buscar nuevas soluciones y por ello se hace la Conferencia Internacional, reunida en Chicago, en 1944. Se suscribieron diversos convenios, entre ellos el Convenio de Aviación Civil Internacional, que sustituye al de París, y se crea la OACI, Organización de Aviación Civil Internacional.

Importancia y características especiales de los usos y costumbres.

Las fuentes del derecho aeronáutico, son la ley, interna e internacional, la costumbre, la jurisprudencia y la doctrina.

La costumbre es la forma de actuar repetida, hasta convertirse en hábito. Hasta hace pocos años, la costumbre era considerada fuente de poco valor por la brevedad de la vida de esta disciplina. Actualmente, sin embargo se han formado verdaderos hábitos jurídicos, que han llegado a tener preeminencia en la formación de este derecho. El art. 2 del Código Aeronáutico nombra los usos y costumbres como fuente.

Por el carácter dinámico del Derecho Aeronáutico, no es necesario que una conducta se repita por un tiempo demasiado prolongado para que se convierta en costumbre, sólo se necesita que haya una aceptación generalizada. Ej: transporte aéreo y seguros internacionales.

La denominada “autonomía” del sector jurídico: Científica, legislativa, didáctica, jurisdiccional, importancia práctica.

En rigor, el Derecho Aeronáutico no puede dejar de recurrir a las demás ciencias jurídicas, y si bien es un derecho nuevo, no lo es sólo por sus reglas novedosas sino también por la manera de aplicar los principios generales del Derecho.

Ambrosini recalca la novedad orgánica de la materia, la especialidad de los principios generales que la gobiernan y la tendencia a la completividad, tanto en el aspecto público cuanto en el privado.

Autonomía Jurisdiccional: Malezieux sostiene que para ser considerada autónoma una rama del derecho, ha de tener órganos propios de elaboración, aplicación y jurisdicción. Aquí la ley

internacional es anterior a la legislación interna y la domina. También en el orden privado se elabora este derecho, con lo cual estos tres principios se dan.

En relación con los órganos jurisdiccionales conviene saber que según la Convención de París, la CINA actuaba como tribunal en lo concerniente a los diferendos surgidos de los anexos técnicos del Convenio. La jurisprudencia de los tribunales ha unificado este derecho, pero hay que tener en cuenta que resulta habitual que los conflictos se resuelva por medio del arbitraje.

Autonomía legislativa: es la más clara, ya que muchos países tienen leyes positivas, orgánicas e integrales, sobre esta cuestión. En nuestro país, desde 1954 hubo un Código Aeronáutico. El código actual fue promulgado en 1967.

La autonomía se plasma en su artículo 2, que introduce, con relación al Código Civil, una prelación más, es decir, la prelación normativa consiste en: el Código Aeronáutico, luego los usos y costumbres de la actividad aérea, luego las leyes análogas o los principios generales del derecho común.

Autonomía Didáctica: no ha alcanzado la misma consagración, ya que no se enseña por separado en las universidades, sino que se lo enseña con el transporte en general o con el Derecho Marítimo. Sin embargo, es notorio que crece constantemente la cantidad de cátedras universitarias y de institutos específicos.

Autonomía científica: hay numerosos institutos especializados. Videla Escalada opta por el sistema empírico a la hora de definir el concepto, diciendo que se da en la realidad.

Normas y organismos: textos constitucionales y sistemática legislativa.

El Código Aeronáutico de 1954 había sido redactado durante la vigencia de la Constitución de 1949, la cual establecía que los servicios públicos pertenecían originariamente al Estado y bajo ningún concepto podían ser enajenados.

Tras la derogación de esta Constitución, en 1957 el Poder Ejecutivo, dicta el Decreto-Ley 1256, por el que se aprueban las Normas para la Constitución, Funcionamiento y Control de las Empresas de Transporte Aéreo. Estas permitieron llevar a la práctica la intervención de la empresa privada en este campo.

Hoy en día hay un nuevo código vigente.

Normas administrativas, penales, otras.

En 1926 se dictó un nuevo decreto reglamentario que clasifica a las aeronaves civiles y contenía disposiciones sobre la entrada y salida del territorio.

El nuevo Código, sancionado en 1967, como la ley 17.285 agregó nuevos títulos, como uno dedicado a la aeronáutica comercial y otro a la investigación de los accidentes.

Internacionalismo.

En cuanto a los tratados internacionales, no basta su sola firma, sino que se requiere el acto individual de cada Estado, que debe ratificarlo según su legislación interna, para que se produzca su incorporación a la ley positiva. En nuestro país esto significa verdaderamente su consagración como ley, con la plena obligatoriedad y afirmando su preeminencia frente a las leyes nacionales. Además, hoy en día los organismos internacionales tienen poder reglamentario, a efectos de adecuar los convenios.

Tratados internacionales

Los convenios bilaterales suelen hacerse en recíproco interés de ambos estados, casi exclusivamente referidos a los servicios de transporte aéreo, especialmente los regulares. Los convenios multilaterales son aquellos que abarcan un amplio número de estados y pueden ser subclasificados en generales y especiales. Los generales son aquellos que constituyen las regulaciones básicas de las relaciones aeronáuticas. Son, por lo general, sobre temas de Derecho Público.

Pero la necesidad de establecer la correspondencia sobre la base de un texto único impide la coexistencia de varios convenios generales, la función absorbente y exclusiva de un texto exige la derogación de cualquier otro, como sucedió con el de París al sancionarse el de Chicago. Ej: París 1919 y Chicago 1944, ambos significaron la organización de la aviación al finalizar una guerra. El de Chicago ya no admitió la desigualdad entre los Estados.

Los especiales tienen carácter complementario e integrativo y resuelven problemas parciales de la materia. Ej: Varsovia 1929 y Ginebra 1948. Suelen ser sobre materias de orden privado.

Existe diversos métodos que se adoptan en los tratados internacionales para lograr la unificación, los más comunes son la elaboración de normas mediante la aprobación de los Estados reunidos, la adopción de usos y costumbres de reconocida aceptación que pasan a integrar el contenido de los tratados y la remisión a una norma o a una legislación determinada.

Organismos internacionales públicos y privados

La primera conferencia internacional sobre Derecho Aeronáutico, el Congreso Internacional de Aviación, fue en París, 1889.

En 1909, se crea el Comité Jurídico Internacional de la Aviación, también en París, con la meta de elaborar un código internacional que regulara la materia.

Otras instituciones del derecho internacional colaboraron en esta rama: el Instituto de Derecho Internacional, que en 1911 se refirió a la nacionalidad de los aeronaves y la libre circulación del espacio aéreo. La International Law Association se ocupó de estos temas, llevando a que varios de sus Estados miembros celebraran convenios bilaterales.

Doctrinariamente, es muy importante la labor de la CINA, su sucesora, la OACI, el CITEJA (Comité Internacional de Técnicos Expertos Jurídicos Aéreos), y el Comité Jurídico Internacional de la Aviación.

Unidad 8: La Aeronave

La aeronave:

Concepto. Importancia. Características, individualización. Clasificaciones:

Definición amplia: Según la Convención de París, es cualquier aparato capaz de sostenerse en la atmósfera gracias a la reacción del aire. El elemento esencial es la sustentación en el aire.

Definición intermedia: Apela a su aptitud para circular en el espacio aéreo, es decir, para navegar. Debe poder ser dirigido y gobernado en la atmósfera. Ej: un globo no, sí un dirigible o un planeador.

Definición restringida: Aparte de los dos requisitos anteriores, sustentación y circulación, se exige que esté destinado al transporte de personas o cosas

Cualquier ente que pueda desplazarse a través de la atmósfera, pero en que no puedan ubicarse personas o cosas, no será una aeronave. Ej: son aeronaves los globos cautivos, no lo son los globos-sonda, ni los paracaídas, estos últimos por no poder circular por el espacio aéreo ya que sólo posibilitan el descenso. Los aviones radioguiados son aeronaves, lo mismo que los planeadores.

Por ejemplo *nuestro Código*, en el art. 36, dice que son aeronaves los aparatos o mecanismos que puedan circular por el espacio aéreo, y sean aptos para transportar personas o cosas.

Algunos autores exigen la mecanización, concepto comprendido en esta última postura.

Importancia

Constituye el objeto principal de la investigación de la materia, y es el ente por medio del cual se cumplen las actividades aeronáuticas.

Características: Las aeronaves son objeto de derechos.

Son cosas muebles registrables porque aunque sean verdaderamente una cosa mueble por tener

aptitud para desplazarse, esto no significa que deban sujetarse al régimen ordinario de las cosas muebles.

Individualización

La individualización de las aeronaves se exterioriza obligatoriamente mediante las marcas, constituídas por dos grupos de letras. El primero de ellos indica la nacionalidad de la máquina y el segundo la identifica. La República Argentina tiene los símbolos LV y LQ, que corresponden respectivamente a las aeronaves privadas y públicas.

La marca de nacionalidad debe estar separada por un guión de la marca de matrícula individual.

Estos signos se necesitan para que los Estados puedan controlar de inmediato qué máquinas sobrevuelan su territorio.

Nuestro código lo menciona en el artículo 40, y se reglamenta mediante el Decreto 1907/73.

Clasificaciones:

La más importante es la que las clasifica en públicas y privadas. Las privadas se definen por exclusión, es decir, que son los aparatos no incluidos en la primera categoría. Las aeronaves públicas, según el Convenio de París, que las llama "aeronaves del estado" y las subdivide en aparatos militares y máquinas afectadas exclusivamente a un servicio del Estado. Las aeronaves del Estado no dedicadas específicamente a algunas de las actividades mencionadas (en el párrafo siguiente), recibían el tratamiento de aeronaves privadas.

El Convenio de Chicago, excluyendo a las postales, dice que serán aeronaves del Estado las que se usen para servicios militares, aduaneros y policiales. Hay que agregar que el convenio se aplica exclusivamente a las aeronaves civiles, y las del Estado quedan excluidas de su ámbito.

Nuestro código dice que son aeronaves públicas las destinadas al servicio del poder público. Acá no interesa que el Estado sea dueño de un aparato, sino que lo utilice para cumplir sus funciones como titular del poder público. Serán públicas aquellas que estén destinadas a atribuciones soberanas del Estado, que le son privativas y emanan de su autoridad. El transporte público no debe ser considerado como un servicio del Estado, porque puede ser cumplido igualmente por los particulares. Ej: Aerolíneas Argentinas es privada. CAME, Correo Aéreo Militar Exterior, son públicas.

Se las puede clasificar entre nacionales y extranjeras, según estén inscriptas en el registro del país o en el de un estado extranjero

También pueden ser clasificadas desde el punto de vista técnico. La Convención de Chicago las clasifica en más ligeras que el aire y más pesadas que el aire.

Régimenes particulares:

Las aeronaves militares se definen como aeronaves explotadas por un Estado para fines militares u hostiles y están excluidas del Código Aeronáutico. Para determinar cuáles son militares podemos guiarnos por tres grandes sectores: el referido a la calidad del propietario, el de la construcción mecánica y la naturaleza del servicio, siendo actualmente utilizado el último criterio.

El órgano público tiene a su disposición la aeronave y la usa por su propia cuenta, es decir, que posee el carácter de explotador. Se descarta la posibilidad de que una aeronave operada por particulares que intervengan en actividades bélicas se considere militar. Este tipo de aeronaves posee un régimen diferente en cuanto a la matrícula, marcas y signos exteriores, certificados, etc.

Helicópteros: circulan con facilidad y exigen un espacio escaso en el suelo. Si bien es una ventaja, esto también es un peligro para el control del Estado. Por eso deben partir de aeródromos y aterrizar en ellos. Gozan de libertad de circulación.

Hidroaviones: Son aeronaves cuya especialidad es que pueden despegar o descender en el agua. Se

trata de una aeronave salvo en cuanto a los requisitos de navegabilidad. Según el Convenio de París, es toda aeronave que maniobre sobre el agua por sus propios medios. Debe atenerse a los reglamentos para evitar las colisiones en el mar, y con este propósito debe ser considerada como un buque de pavor.

Vehículos sobre colchón de aire: Están excluidos del concepto de aeronave. La OACI define las aeronaves como aparatos que pueden sostenerse en la atmósfera gracias a las reacciones de aire, que no sean reacciones del aire sobre la superficie de la tierra. En cambio, este tipo de vehículos se apoyan en el agua o la tierra firme y sólo se elevan lo necesario para poder desplazarse sin tocar el suelo, y no pueden alejarse de éste.

Documentación:

En la Convención de Chicago de 1944, varias normas se refieren a los documentos. Toda aeronave deberá llevar certificado de matrícula, certificado de aeronavegabilidad, licencias para cada miembro de la tripulación, diario de a bordo, si tuviera aparatos de radio la licencia para éstos, si llevara pasajeros, la lista de sus nombres, y lugares de embarco y desembarco y si llevarga carga, una declaración sobre la misma. Los primeros tres deben ser expedidos y convalidados por el Estado de matrícula y puede desconocer la validez de los certificados de sus súbditos, otorgados por otro Estado (cuando éstos vuelen sobre su territorio). El Código Aeronáutico exige los tres primeros. A las aeronaves extranjeras también les exige los certificados de matrícula y aeronavegabilidad, libros de a bordo y licencias del equipo radioelectrónico (art. 10 y 18)

Nacionalidad y matrícula

La nacionalidad es el vínculo jurídico con el ordenamiento legal del Estado. El Convenio de París afirmó la procedencia de la nacionalidad de las aeronaves. Esto es necesario porque la aeronave cumple a veces sus operaciones en el espacio aéreo sobre el mar libre, que es un ámbito extraño a la jurisdicción de los Estados. Por ello es necesario aplicar la ley nacional de la aeronave para la regulación de cuanto acontece a bordo, con las limitaciones del orden público del Estado que ésta está sobrevolando.

El Convenio de Chicago dice que el Estado debe ejercer el control y la vigilancia sobre sus aeronaves y adoptar las medidas de seguridad. Ningún aparato puede volar sin tener su certificado de aeronavegabilidad, cuyo otorgamiento está a cargo de la autoridad pública, el cual debe ser único. Por ello, nuestro código dice que la inscripción de una aeronave le confiere nacionalidad argentina y cancela toda matrícula anterior. En el caso contrario, se pierde la nacionalidad al ser inscrita en un Estado extranjero (art 38 y 39). También se pierde dicha nacionalidad cuando la aeronave pierde su individualidad o su propietario deja de tener domicilio en la República.

Los sistemas propuestos para determinar la nacionalidad de la aeronave son: el del lugar de construcción, el de su aeropuerto-base, el de su matrícula, la nacionalidad de su propietario, explotador y comandante y el domicilio de los dos primeros. Hoy prevalece el de la matrícula, porque otorga precisión, convierte la información en fácil de averiguar y en el registro deben figurar todos los datos.

La matrícula es la inscripción de una aeronave en el registro de un país determinado. Esto es obligatorio, y fija tanto la nacionalidad como el ingreso de ésta en la vida jurídica. Ahí se establece su identidad.

El Convenio de Chicago dispone que cada Estado debe regular su inscripción. No hay restricciones para transferir las aeronaves de un país a otro, sólo debe mantenerse la matrícula única, mediante la cancelación previa a la inscripción como requisito para una nueva matriculación.

Las aeronaves operadas por *organismos internacionales de explotación*: son tratadas en el art 77 del Convenio de Chicago, que dice que el consejo determinará la forma de su nacionalidad.

El Comité Jurídico de la OACI remitió la cuestión a una Junta de Expertos, que opinó por mayoría, que los organismos internacionales deberían estar integradas exclusivamente por Estados por lo que

las aeronaves que operaban deben estar inscritas en alguno de los Estados y no puede prescindirse de la matriculación. Ningún organismo internacional puede reemplazar al Estado, porque no le cabrían las obligaciones ni los derechos emergentes. La opinión minoritaria dejó abierta la posibilidad de no atribuir nacionalidad a estas aeronaves.

El Convenio de Tokio de 1963 dice que si varios Estados constituyese una organización internacional, deberían indicar cuál de ellos sería considerado como Estado de Matrícula y asumiría las obligaciones de tal.

La OACI agregó en 1967 que el Convenio de Chicago no se opone al reconocimiento de una matrícula internacinal común, y distingue entre la matrícula internacional, correspondiente a organizaciones con personería internacional de Derecho Público no dedicadas a la explotación de servicios aéreos, y la matrícula común, basada en un registro único llevado por varios Estados participantes, dividido en varias secciones, cada una de ellas a cargo de uno de los estados, por el cual las aeronaves llevarían una marca común y sería considerado Estado de matrícula aquel en cuya sección fueran inscritas. La responsabilidad sería soportada conjunta y solidariamente por todos los estados miembros.

Publicidad y registración: Se entiende que la falta de inscripción no debe afectar las consecuencias de los actos entre partes, prevaleciendo la idea de que ella no tiene valor constitutivo, y sólo hace que estén privados de eficacia frente a terceros.

El Registro Nacional de Aeronaves es el organismo que tendrá a su cargo la asignación de las marcas y matrículas y otorgará los documentos que acrediten. Este registro se rige por el art. 45 del Código Aeronáutico y por el Decreto 4907/73. Ambos establecen que el registro interviene en las matrículas, los contratos y demás actos y hechos jurídicos referentes a las aeronaves o motores, y a sus propietarios y explotadores. El Registro es público y todo interesado puede obtener una copia certificada de sus anotaciones, por eso sus datos son oponibles frente a terceros.

Las inscripciones pueden ser hechas por el que transmite el derecho, por el que lo adquiere, por el que tenga un interés legítimo, por la autoridad judicial mometente y por el oficial público.

El código no menciona a las asociaciones y fundaciones ni tampoco al explotador.

Los actos jurídicos que consten en documento privado producen efectos contra terceros desde su inscripción en el Registro. Si constan en documento público, es desde su otorgamiento, siempre que hayan sido inscritos dentro de los 5 días hábiles, sino, producen efectos desde la inscripción.

La extinción ser hará de oficio por falta de renovación del Certificado de Aeronavegabilidad en 5 períodos anuales consecutivos, por destrucción total o pérdida de la aeronave, por pérdida de las condiciones del art. 48, por vencimiento del plazo de cesión y por inscripción en el registro de un estado extranjero, previo otorgamiento de su bandera. Las resoluciones del Jefe de Registro pueden ser recurridas por revocatoria o por apelación en subsidio.

También puede hacerse la extinción por orden judicial, a solucitud del intersado o por abandono de la aeronave en los casos del art 74.

Propiedad y registración: Cuando se compra una aeronave, se debe matricularla e inscribirla al mismo tiempo, una vez cancelados los gravámenes y perfeccionada la transferencia (art 44). Los motores tambien pueden ser inscritos porque son suceptibles de hipoteca, pero ésto no implica matriculación. Las transferencias de domino de una aeronave deben ser inscritas en el Registro dentro de los 30 días de celebrado el contrato, si no se hiciera, el Registro suspenderá la vigencia de la matrícula hasta que se cumpla la inscripción. Si existen enajenaciones prometidas a varios adquirentes, prevalecerá el que primero lo inscribió.

Propiedad y Modos de adquisición

Los derechos sobre aeronaves son reales. A su vez, la aeronave es un objeto de derecho, y queda sometida a una potestad directa del respectivo titular, quien de nadie depende para ejercerla.

Sin embargo, una vez inscripto en el Registro, el explotador que no sea propietario, goza de la facultad de utilizar por cuenta propia la aeronave sin depender de nadie para la efectividad de este

derecho.

Modos de adquisición de dominio de las aeronaves:

- I. **Compraventa:** En Argentina, si es una persona física se exige que tenga domicilio real en la República. Si son copropietarios, los que posean derechos por más de la mitad del valor de la aeronave, deben mantener su domicilio real en la República. Si es una sociedad, debe tener domicilio legal acá y estar constituida conforme a nuestras leyes. (art 48)

Es posible celebrar la compraventa con pacto de reserva de dominio e inscribir provisoriamente la aeronave a nombre del comprador. Los condóminos poseen la facultad de hipotecar la parte indivisa, lo que implica la de enajenarla. Significa el reconocimiento de un derecho de copropiedad plena al condomino, sobre la parte ideal de la aeronave. (art 52 Cód. A.)

- II. **Sucesión:** La declaratoria de herederos o el testimonio judicial del testamento deben inscribirse en el Registro (art 45 CA)
- III. **Construcción:** Si el constructor actúa por encargo de otro pero puso él los materiales, el constructor será el propietario de la máquina hasta la entrega e inscripción. Si los materiales fueron puestos por el futuro comprador, éste último será el propietario desde el comienzo de los trabajos.
- IV. **Apresamiento:** En tiempo de guerra, pueden ser apresadas, adquiriendo el Estado beligerante captor, la propiedad y disponibilidad.
- V. **Comiso:** el Estado adquiere la propiedad, incautando la nave que ha sido usada para la comisión de ciertos delitos.
- VI. **Abandono:** el Estado Nacional es el único sujeto que puede adquirir sobre la base de la ocupación y el abandono de aeronaves, art 74 CA. Ocurre cuando las naves accidentadas o inmovilizadas no fueran reclamadas por el término de 6 meses, ni aún luego de notificado. Opera una presunción *juris et de jure* a favor del Estado.
- VII. **Otros modos normales:** permuta, cesión, donación, etc.

Otro derecho es el del explotador, que se presume que es el propietario inscripto en el registro, a menos que pruebe lo contrario en juicio.

Importancia del Crédito: privilegios e hipotecas:

La hipoteca es el derecho real sobre una aeronave o sus motores, constituido en garantía de un crédito, en el que su propietario la conserva en su poder. Una característica de la aeronave con repercusión práctica es la extensión de su vida útil, comparada con la de los bienes inmuebles es mucho más breve, por ello sus privilegios e hipotecas duran menos tiempo.

Puede hipotecarse una aeronave en todo o en sus partes, una aeronave en construcción o los motores. La aeronave comprenderá la totalidad de los materiales, aparatos, instrumentos y accesorios que la integran, salvo disposición especial sobre alguna pieza que sea susceptible de individualización. La hipoteca no se extiende a los repuestos separados de ella. La hipoteca sobre los motores mantiene sus efectos aún cuando sean instalados en una aeronave hipotecada por otro acreedor. No pueden hipotecarse las aeronaves inscriptas con un pacto de reserva de dominio, venta condicionar u otras, hasta que no se proceda a su inscripción definitiva.

Hay que señalar que todas las máquinas privadas pueden ser hipotecadas, aunque pertenezcan al Estado, sólo las públicas quedan excluidas

Ni las aeronaves ni los motores pueden ser afectados a prenda con registro.

La hipoteca se constituye por instrumento público o privado autenticado, y debe inscribirse en el Registro Nacional. La inscripción confiere al acreedor un derecho de preferencia entre las distintas hipotecas según el orden, en el tiempo, en que se ha efectuado, ya que la ley admite la posible superposición de los derechos hipotecarios. En el instrumento deberá constar los nombres y domicilios de las partes, matrícula y número de serie de las aeronaves y sus partes, seguro, monto del crédito, intereses y plazo. Si la aeronave estuviera en construcción, se indicarán sus materiales y la etapa en que está. Para el caso de los motores, deberán estar previamente inscriptos e individualizados (art. 53 CA)

Videla Escalada cree que se puede hipotecar las aeronaves, individual o conjuntamente, como integrantes de una flota aérea, aún en consturcción, sus partes indivisas y sus motores.

El privilegio del acreedor hipotecario se extiende a la indemnización del seguro por pérdida o avería del bien y las indemnizaciones debidas al propietario por daños, salvo estipulación expresa. Los acreedores hipotecarios podrán notificar a los aseguradores, por acto auténtico, la existencia del gravámen. En caso de destrucción, los acreedores hipotecarios podrán ejercer su derecho sobre los materiales o su producido.

El problema ocurre cuando el propietario no es explotador de la aeronave. Cuando la hipoteca ha sido constituida e inscrita antes de la celebración de un contrato de locación, el acreedor hipotecario tiene preferencia. En cambio no están sencillos el supuesto de que el contrato de utilización fuera celebrado antes de la hipoteca. Videla Escalada dice que prevalece el derecho del locatario, y llegado el caso de una ejecución de la aeronave, ésta puede subastarse pero el nuevo adquirente será dueño de aquélla pero no explotador, hasta que finalice el contrato. Al vender la aeronave, el adquirente debe conocer el gravámen porque el acreedor tiene el derecho reipersecutorio, para perseguir la aeronave en poder de su nuevo propietario.

La hipoteca toma grado inmediatamente después de los créditos privilegiados establecidos en el Cód A. Con excepción de éstos, la hipoteca es preferente a cualquier otro crédito (art 57). Cualquier derecho sobre la aeronave constituido por el tercero poseedor se ubicaría en un orden de prelación inferior a la hipoteca.

La hipoteca se extingue de pleno derecho a los 7 años de inscrita si no fuese renovada o por subasta judicial, llamada extinción forzosa. También puede extinguirse de forma convencional o al cumplirse la obligación principal, así como todos los modos normales de extinción de estos derechos.

Privilegios:

Se establece en el art 60 del C. A. Estos privilegios son preferidos a cualquier otro privilegio general o especial. El acreedor debe inscribir el privilegio en el Registro dentro de los 3 meses desde el término de los servicios que lo originaron.

Los privilegios del último viaje tienen preferencia sobre los anteriores. Cuando sean de igual categoría y del mismo viaje, se cobran a prorrata. Los créditos de un mismo viaje son privilegiados en el orden siguiente:

- (1) Los créditos por gastos causídicos, es decir, de conservación en el sentido jurídico, que beneficien al acreedor hipotecario.
- (2) Créditos por utilización de aeródromos o servicios accesorios a la navegación, podrán ser reclamados por 1 año.
- (3) Búsqueda, asistencia o salvamento.
- (4) Aprovisionamiento y reparaciones fuera del destino, para continuar el viaje.
- (5) Pago a la tripulación por el último mes de trabajo.

Luego de ellos: la hipoteca.

La carga y el flete no se verán afectados, salvo el caso de los actos de búsqueda, asistencia o salvamento que los haya beneficiado. (*Diferencia con Derecho de la Navegación*)

El privilegio sobre la carga se extingue si la acción no se ejercita dentro de los 15 días siguientes a la descarga, y no requiere inscripción.

Los privilegios sobre aeronaves se extingue por la extinción de la obligación principal, por el transcurso de 1 año desde su inscripción si no fuera renovada, por la venta judicial de la aeronave, después de satisfechos los créditos privilegiados de mejor grado (art 63).

Derechos sobre Aeronaves: su reconocimiento internacional

Si bien la ejecución de un crédito garantizado con un derecho real sobre un inmueble alcanza un nivel muy alto de seguridad por estar siempre al alcance del juez y ser imposible de ocultar, esto no

ocurre con las aeronaves porque es posible alejarlas materialmente del lugar y llevarlas al extranjero. Esto exige la extensión de los derechos sobre aeronaves al plano internacional.

Según el convenio de Ginebra de 1948, los Estados se comprometen a reconocer el derecho de propiedad sobre aeronaves, el derecho del tenedor a adquirir su propiedad por compra, que sería el titular de una opción de compra, el derecho a la tenencia de la misma por un contrato de arrendamiento de 6 meses o más y la hipoteca y derechos similares creados en garantía del pago de una deuda.

Este convenio considera privilegiados los créditos por asistencia y salvamento y por los gastos extraordinarios para la conservación de la aeronave, asignándoles preferencia en orden cronológico inverso al de los hechos, y requiriendo su inscripción dentro de los 3 meses de finalizadas. Excepciones a los 3 meses: el inicio de una demanda judicial y la fijación del monto de la deuda por convención entre acreedor y deudor. Admite que los Estados reconozcan otros privilegios, pero impide que tenga preferencia a éstos.

Establece que debe notificarse por carta certificada con un mes de anticipación a todos los titulares de tales derechos y anunciarse públicamente la venta en el lugar de la matrícula por igual plazo previo. Además es requisito desinteresarse totalmente a los titulares de créditos privilegiados.

El Convenio de Ginebra deja abierta la posibilidad de constituir hipotecas sobre repuestos, si lo prevé la ley nacional.

El “leasing” aeronáutico: Según el convenio de Ginebra de 1948, llamado “Convenio relativo al reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves”, se dice, con relación a la opción de compra, que se reconocen internacionalmente los derechos de un adquirente sujetos a la condición resolutoria, como los leasings.

Embargo e inmovilización de aeronaves. Normas nacionales e internacionales

En nuestro país, todas las aeronaves son susceptibles de ser embargadas excepto las públicas. El embargo preventivo puede trabarse antes de llevar adelante la acción del acreedor para cobrar su crédito, mientras que el embargo ejecutivo autoriza a ser para un bien del deudor para hacer efectivo el pago al acreedor embargante. Debe ser anotado en el Registro Nacional por el embargante, y le da preferencia a ser pagado antes que otros acreedores, salvo los de mejor derecho.

Diferencias con la Ley de Navegación: En el Código Aeronáutico no hay distinción del tipo de crédito, es decir, si es privilegiado o quirografario. Acá tampoco está previsto el embargo de aeronaves extranjeras. Por lo general, tampoco trae aparejada la inmovilización de la aeronave, con tres excepciones.

A pesar del embargo, las máquinas podrán volar. Sólo en tres casos, el embargo trae aparejada la inmovilización de la aeronave: Cuando haya sido ordenada por una ejecución de sentencia, es decir, el embargo ejecutivo. Cuando sea un crédito acordado para la realización del viaje, aún cuando la aeronave esté lista para partir. Cuando se trate de un crédito del vendedor de la aeronave por incumplimiento del contrato de compraventa.

El Convenio de Roma de 1933 habla del embargo conservatorio, el cual prohíbe la inmovilización de las aeronaves que cumplen actividades al servicio del poder público o cuya detención trabe el tráfico aéreo, y faculta a los Estados a establecer niveles más elevados de inembargabilidad, además de autorizar medidas cautelares cuando sean una garantía más eficaz. Estas normas no se aplican a los casos de quiebra, infracción a las reglas de aduana, penales o policiales.

Se declara inembargables las aeronaves afectadas al servicio del Estado, que prestan servicios en líneas de transporte regular, las de reserva indispensables para asegurar su prestación y otras que estén listas para partir en cumplimiento de un transporte remunerado, salvo cuando la medida fuera para hacer efectivo un crédito contratado para emprender o finalizar el viaje.

Espacio aéreo: Concepto. Características.

Es el medio físico donde la aviación desarrolla sus actividades. La presencia o ausencia del aire

únicamente constituye uno de los elementos que ayudan a determinar su límite, ya que el espacio es el que contiene al aire. El espacio, lo que no ocurre con el aire, es susceptible de apropiación en alguna medida, y se apto para ser objeto de derechos. El aire, en cambio, es una masa gaseosa que pro su carácter fluido y movable, no es susceptible de apropiación ni de delimitación, y se considera una “*res comunis*”, cosa de todos.

El principal problema es el de determinar la autoridad y jurisdicción de los Estados subyacentes sobre el espacio aéreo, ubicado encima de sus territorios. Sus leyes sólo tienen aplicación dentro de su territorio, entonces hay que determinar si el espacio aéreo es parte de dicho territorio, o no lo es. También se debe tener en cuenta la posibilidad de su apropiación o utilización y su eventual relación de accesoriedad con los fundos, o sea, el dominio del derecho privado.

Delimitación: El espacio aéreo es un ambiente que tiene contacto con la tierra firme y el mar, y rodea a nuestro planeta en toda su extensión. Su característica exclusiva es la de lindar con el territorio de todos los Estados.

La tesis más aceptada dice que es un objeto de derecho, con la particularidad de ser accesorio a la superficie de la tierra.

Su límite inferior, es el más próximo a la tierra. Se apoya sobre la superficie del suelo de los Estados y sobre el mar libre, o sea que comienza donde termina la superficie de la Tierra.

El límite superior es el lugar en el que empieza el espacio exterior, ya que son ámbitos distintos para el Derecho. La imprortancia de la limitación radica en que el espacio exterior, incluso los cuerpos celestes son de libre acceso por parte de todos los Estados, sin discriminación, y su explotación deberá hacerse en provecho de todos los países, cosa que no se acepta para el espacio aéreo. Hay quienes entiende que no hay necesidad de establecer un límite, ya sea por que es imposible o inútil, o también prematuro, pero la mayor parte de la doctrina cree que este límite es necesario.

Formas de fijar la distinción de estos dos ámbitos:

Criterios físicos o naturales: se trata de establecer la altura máxima hasta la cual podía físicamente, desarrollarse la actividad aeronáutica, o la altura mínima de la actividad espacial. La exactitud de este límite se ignora. Además, podrá variar con la evolución científica.

- **Capas:** Una de estas teorías, divide la atmósfera en capas y dice que las dos últimas, llamadas termósfera y exósfera integrarían el espacio exterior. La ionósfera o mesósfera se extiende entre los 40 y 80 kilómetros, la densidad del aire es casi nula, su ionización, es decir, la disminución de oxígeno, es acentuada por efecto de los rayos solares, y la temeptratura comienza a elevarse. Se cree que alrededor de los 100 km ya no podría realizarse actividad aeronáutica. Después está la termósfera, hasta los 375 km, y la exósfera, desde esta distancia hasta los 900 o 1.000 km hacia arriba, hasta el límite exterior de la atmósfera.
- **Densidad del aire:** el espacio aéreo terminará donde la densidad a disminuído tanto que las aeronaves no podrían sustentarse. Entre los 80 y 100 km.
- **Perigeo satelitario mínimo:** Es el de la órbita del satélite más cercano a la Tierra: al 27 de enero de 1967. Perigeo mínimo es el punto de una órbita que más se acerca a la Tierra. La fecha señalada es la del a firma del Tratado del Espacio, sin perjuicio de que se pueda modificar posteriormente. Se supone que más cerca de la Tierra no será posible la gravitación de ningún satélite porque la fricción con las capas atmosféricas más densas, lo destruiría. A esa fecha, el perigeo mínimo era de 120 km. Aprobada en la Asamblea de Buenos Aires, en 1968. Forma muy usada en la actualidad.
- **Línea o zona de Von Karman:** que se encuentra a una altura aproximada a los 80 kilómetros, y cuyo diagrama fue presentado por Haley, a partir de la consideración de las condicione en que se pueden realizar los vuelos aéreos, es decir, para circular a una altura constante que puede ser expresada por la ecuación:

$$\text{Peso} = \text{ascensión aerodinámica} + \text{fuerza centrífuga.}$$

La ascensión aerodinámica decrece con la altura porque decrece la densidad del aire para sostener

el vuelo constante. Reducida a 0, debe aumentar la fuerza centrífuga. Ocurriría en la franja entre los 80 y los 85km. Muy usada en la actualidad.

Mi explicación: O sea que cuanto más sube un objeto, más fuerza centrífuga necesita para mantener la velocidad constante. Habrá un punto en el que las máquinas ya no pueden alcanzar la fuerza centrífuga necesaria para mantenerse y ese será el límite.

- Fuerza gravitacional: es la fuerza de atracción, pero como esta alcanza millones de kilómetros, equivaldría a llevar al infinito el límite superior.
- Ferrer: el límite sería el lugar más alejado de la superficie, hasta donde hubiera aire. Consultó a un ingeniero, y propuso el límite alrededor de los 100km, porque hasta esa altura, la composición del oxígeno es similar a la de la superficie. Sin embargo, más adelante, Ferrer cambia su enfoque y adopta una teoría convencional.

Criterios convencionales: si bien el límite debe fijarse cerca de la zona referida, deberá hacerse convencionalmente, es decir, de común acuerdo entre las naciones. Hoy se usan como criterios convencionales, la línea de Von Karman y el perigeo satelitario mínimo.

Circulación:

Vinculadas con las nociones de frontera-superficie, por la cual la frontera abarca sólo el suelo, y frontera-volumen, siendo esta última la proyección del territorio de un Estado en forma vertical, abarcando una zona del espacio hasta donde se fije la división con el espacio exterior, surgieron diversas posturas sobre la soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo. El concepto de frontera-volumen predomina hoy.

Hay varias posturas en cuanto a la soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo, y la postura tomada en este aspecto afectará la circulación de las aeronaves.

Las teorías extremas, consisten en afirmar la libertad o soberanía total o absoluta. La libertad absoluta se basa en que se trata de un bien común a la humanidad y, por ello debe estar a disposición de cualquiera de sus miembros. Uno de los argumentos consiste en que la soberanía es un impedimento para la navegación aérea porque quedaría sujeta a la voluntad de los Estados. A su vez, el espacio aéreo es un medio de vincular a todos los países y podría ligarlos con un sistema de comunicación, la aviación, que requiere libertad para desarrollarse. Se agrega que es imposible establecer la exacta ubicación de las fronteras de la soberanía, y esto generaría una gran inseguridad jurídica. Fauchille fue su más ferviente defensor, pero para que dicha libertad fuera aceptada, también expuso la teoría siguiente.

La libertad limitada, menos extrema, se basa en que reconoce la inexistencia de derechos absolutos, y admite una limitación por el derecho de conservación y de defensa de los Estados subyacentes.

Otra postura es la de la división del espacio en zonas, que se subdivide en distintos puntos. Uno dice que el espacio es libre pero admite una restricción en las capas más próximas a la superficie, mientras que el otro reconoce la vigencia de la soberanía pero limita la extensión de su ámbito, aceptando la libertad de los estratos superiores.

Otra tesis reconoce la soberanía limitada, descartando su carácter absoluto y la restringiendo a través de la consagración del derecho de pasaje inofensivo. Algunos autores la asimilan a la servidumbre de tránsito. Ésta es la tesis adoptada por la convención de Chicago de 1944. Se dice que las aeronaves civiles con fines no comerciales tienen derecho a penetrar sobre el territorio de los Estados y a hacer escalas en él con fines no comerciales, sin permiso previo, siguiendo las rutas prescriptas por el Estado. Las aeronaves civiles con servicios comerciales no regulares pueden cumplir su servicio, pero el Estado de embarque y desembarque puede imponer sus reglamentaciones. Las civiles con servicios comerciales regulares necesitan un permiso especial u otra autorización del Estado en el que deban hacerlo. Las aeronaves Estatales no pueden sobrevolar ni aterrizar en territorio de otro Estado sin su autorización. Aquí se excluyen los vuelos de cabotaje.

La tesis de la soberanía extrema se basa en la seguridad del Estado y las personas ubicados en su superficie. El factor económico también está presente. Y se recalca la tesis de que la soberanía no ha impuesto trabas para la aviación en la realidad, considerando que el Estado debe tener en cuenta su carácter de miembro de la comunidad internacional, que le impone obligaciones. También se señala el objetivo de evitar que el ejercicio excesivo que un estado haga de sus facultades, resulte injustamente perjudicial para los demás países, cosa que podría ocurrir con la tesis de libertad absoluta debido al diferente desarrollo en la técnica aeronáutica de los distintos países.

Las denominadas “libertades del aire” técnicas y comerciales.

En la Conferencia de Chicago, además de la Convención ya mencionada, se firmaron dos acuerdos por los cuales se garantizaba a los estados las llamadas Cinco Libertades del Aire, que son las siguientes:

1. Sobrevolar territorio de otro país.
2. Aterrizar con fines no comerciales, escala técnica
3. Desembarcar pasajeros y carga recibidos en el país de nacionalidad del avión.
4. Embarcar pasajeros, carga y correo destinados al Estado de nacionalidad del avión.
5. Embarcar pasajeros, carga y correo con destino al territorio de cualquier Estado contratante.

Estas libertades se establecieron mediante dos acuerdos. El primero era el Acuerdo sobre Tránsito Aéreo Internacional. Regulaba las 2 primeras libertades, llamadas libertades técnicas. Otorga a las aeronaves dedicadas a servicios regulares de transporte las dos primeras libertades, y es una expresión de la teoría de la soberanía limitada.

Además, el Convenio de Chicago de 1944, ya consagraba en su artículo 5, las dos primeras libertades para los servicios internacionales no regulares, y la quinta, o sea, que comprende las cinco libertades.

El segundo, era el Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional, que regulaba las 5. Las últimas tres libertades, se conocen como libertades comerciales. Este no fue ratificado por muchos estados. Aquí se intentó asentar las dos primeras libertades, y las otras, para las aeronaves civiles y comerciales dedicadas al transporte regular.

Para las aeronaves dedicadas a vuelos regulares, hoy en día, se requiere autorización especial, para usar las últimas tres libertades (ya que pueden disponer de las primeras dos libertades por el Acuerdo sobre Tránsito Aéreo Internacional, el primer acuerdo mencionado).

Mediante estos acuerdos se consagra el derecho al tránsito inocente.

Régimen jurídico nacional e internacional

El Protocolo de 1984 prohíbe que todo Estado recurra al uso de armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo, y en caso de interceptación, no debe ponerse en peligro la vida de los ocupantes de la aeronave ni su seguridad.

Infraestructura:

El concepto de infraestructura comprende los aeropuertos y aeródromos, es decir la organización terrestre, y también los servicios de protección al vuelo.

Le Goff los definía como el conjunto de medios instalados en el suelo a disposición de la circulación aérea.

Rodríguez Jurado dice que son las instalaciones y servicios que, desde la superficie sirven a la actividad aeronáutica

Aeródromos:

Le Goff define al aeródromo como el lugar de donde las aeronaves deben, en principio, partir y donde deben aterrizar.

En los anexos de la OACI se dice que el aeródromo es un área definida de la tierra o agua, que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos, destinada total o parcialmente a la llegada, partida y movimiento de aeronaves.

Nuestro código no define a los aeródromos.

Elementos: Técnicamente, el aeródromo debe ser un área naturalmente plana, y debe estar destinado a servir de base para las operaciones de las máquinas que allí han de tomar contacto con la superficie (elemento funcional). También se exige la habilitación del Estado, este es el elemento administrativo.

Aeropuertos:

Según los anexos de la OACI, los aeropuertos son aquellos aeródromos que, a juicio de las autoridades del respectivo Estado, posean instalaciones suficientes para ser considerados de importancia en la aviación civil.

El Código Aeronáutico los define en su art 26, diciendo que son aquellos aeródromos públicos que cuentan con servicios e intensidad de movimiento aéreo, que justifiquen tal denominación.

La base de su diferenciación con los aeródromos está dada por cuestiones técnicas

Importancia:

En muchas oportunidades el Estado se ve obligado a hacerse cargo de la infraestructura, al menos la destinada al tráfico internacional, y el de interés general. Puede percibir tasas por la utilización de sus diversos servicios pero no siempre alcanzarán a resarcirlo. Esto se debe a la función del estado como gestor del bien común, dotado de autoridad, por lo que es función de aquél planificar la infraestructura, prever la distribución de los aeródromos y determinar las categorías que ellos han de tener en cada caso, organizar los servicios de protección al vuelo y afianzar la seguridad de las naves.

Si bien cada país debe organizar su infraestructura, estos servicios se deben coordinar en el orden internacional para facilitar su correcta utilización. También se adoptan previsiones por si los Estados desatienden sus obligaciones, el Organismo creado en la Convención de Chicago podrá suplirlo.

Pero de acuerdo con el principio de subsidiariedad, los particulares deben cumplir todas aquellas actividades que estén a su alcance.

Clasificaciones:

Los aeródromos se clasifican de varias formas. Jurídicamente, puede clasificarse entre públicos y privados. Si bien hay acuerdo en esta clasificación, no hay acuerdo sobre los criterios en que se inspiran, ya que algunos toman en cuenta la situación jurídica del propietario o del explotador y otros se basan en su apertura al uso público.

Según el art. 25 de nuestro código, son aeródromos públicos los que estén destinados al uso público y los demás son privados. La condición del propietario del inmueble no los califica.

Ambos tipos requieren habilitación estatal para funcionar. El Estado tiene interés en conocer la existencia de aeródromos privados, pero en ellos la intervención estatal será mínima, limitándose a ejercer el poder de policía y a verificar las medidas de seguridad.

La segunda clasificación es entre aeródromos de cabotaje, e internacionales, también denominados aduaneros o de frontera, es decir, aquellos especialmente destinados a la partida y llegada de aeronaves que se dirigen al extranjero o proceden de allí. El Código Aeronáutico agrega que son los aeródromos públicos donde se prestan servicios de sanidad, aduana, migraciones y otros (art 26) Dice que tanto los aeródromos como los aeropuertos pueden ser internacionales.

El principio general dice que siempre se debe aterrizar en un aeródromo cuando se use este tipo de transporte, pero hay excepciones: aterrizaje de emergencia, aeronaves públicas o sanitarias en funciones, las que cumplen tareas de asistencia o salvamento, situaciones de emergencia, aeronaves autorizadas para aterrizar en aeródromos privados y aeronaves postales o no dedicadas al transporte regular.

Los aeródromos de cabotaje son aquellos en que se llevan a cabo vuelos interno o entre países limítrofes.

Desde el punto de vista técnico, pueden ser terrestres o hidropuertos, siendo estos últimos las superficies firmes ubicadas sobre el agua para el aterrizaje y despegue de las aeronaves que no sean hidroaviones, es decir, que no puedan aterrizar sobre superficies líquidas. Se ha discutido si deben considerarse como islas, naves o con un régimen nuevo, aceptándose esta última postura.

Otra clasificación es entre civiles y militares. Están sujetos a ordenamientos diferentes pero la aeronáutica militar escapa del contenido del Derecho Aeronáutico.

Con el criterio económico, se clasifican en comerciales y no comerciales, incluyendo entre estos últimos, los técnicos, científicos y deportivos.

Otros: Los aeródromos de emergencia son áreas generalmente situadas por donde pasan las rutas aéreas, y que están preparados para que las aeronaves descendan en caso de emergencia, contando con los elementos indispensables.

Los aeródromos de alternativa son similares a los de emergencia pero con una infraestructura más completa y aparecen indicados en las rutas de vuelo.

Los helipuertos son para helicópteros, los que se usan para distancias cortas, y aterrizan en forma vertical, no se necesita un gran terreno.

Normas nacionales e internacionales:

Los Estados adquirieron en la Convención de Chicago, el derecho de designar las rutas y los aeropuertos que han de seguir y utilizar los servicios internacionales que atraviesan sus territorios. La OACI sólo interviene en los servicios vinculados con el tráfico internacional.

Por este mismo tratado, el Consejo de la Organización Internacional, puede formular recomendaciones, pero cuya inobservancia por el país interesado no constituye infracción alguna. Ellas se harán cuando el cuerpo juzgue de insuficientes las instalaciones, los aeropuertos y servicios que el Estado posee. También está facultado para concluir acuerdos con cualquier Estado, para el cumplimiento de dichas recomendaciones, y la OACI puede hacerse cargo del dinero necesario. La Organización puede hasta llevar a cabo la prestación de los servicios en todos los aspectos, pero el Convenio faculta a los Estados a poner término en cualquier momento a la ayuda prestada.

Otras normas del mismo documento, le exigen a los Estados la utilización de aeropuertos aduaneros, el tratamiento igualitario en el uso de los aeródromos para las aeronaves nacionales y extranjeras, y la adopción de servicios y sistemas uniformes.

En el ámbito regional, se han instalado agencias de control de tránsito aéreo operadas con la colaboración de diversos países. Ej: Eurocontrol. Videla Escalada no menciona ninguna agencia latinoamericana, sí hay una de América Central.

A nivel nacional, es obligación del propietario o del usuario comunicar a la autoridad la existencia de todo lugar apto para la actividad aérea que sea utilizado periódicamente. Esto deriva de la facultad del Estado de habilitar los aeródromos, y también de saber dónde se podría aterrizar, para el caso de una emergencia, así como para la represión de hechos ilícitos.

El estado debe participar en las actividades aeronáuticas mediante todas sus divisiones, ya sea provincial, nacional o municipal. Sólo debe ser consideradas de competencia exclusiva del gobierno nacional las funciones de planeamiento y habilitación de aeródromos y la reglamentación de su utilización. El Poder Ejecutivo tiene la función de fijar los rubros e importes de las tasas vinculados al uso de los aeródromos públicos.

Servicios de tránsito aéreo: En buena medida, la eficacia de la aviación depende de la adecuada estructuración y prestación de los servicios de protección al vuelo. Las agencias de control de tránsito aéreo proveen tres categorías de prestaciones: servicios de control de la aproximación a los aeródromos, de información de vuelo y de alerta de emergencias. Esto comprende las instalaciones

y servicios destinados a auxiliar a las aeronaves, tanto en vuelo cuanto a la entrada y salida de los aeródromos, indicación de pistas y obstáculos, radiocomunicaciones, radiodirección, meteorología, etc.

La única manera de que estos servicios se presten adecuadamente es que la red cubra las áreas geográficas de todo el planeta, y para esto se necesitan acuerdos internacionales. La OACI hizo recomendaciones en relación con estos sistemas. El Anexo 3 y el anexo 10 del convenio de Chicago establece que los códigos a utilizar en las comunicaciones entre las aeronaves y las estaciones de tierra para el intercambio de las informaciones y ayudas radioeléctricas deben ser uniformes, dando pautas para ello.

En nuestro país, estos servicios serán prestados por el Estado Nacional y están sujetos al pago de tasas (art 13 y 14).

Restricciones al dominio: hay dos obligaciones principales, la obligación de despeje de obstáculos en las cercanías de los aeródromos, y las de señalamiento de lugares y construcciones que puedan afectar la circulación aérea. Las primeras afectan a los fundos ubicados en la vecindad de los aeródromos públicos, e implica la prohibición de edificar o plantar excediendo determinada altura. Incluso es posible intimar a los propietarios para que procedan a la demolición de las construcciones. No corresponden indemnizaciones si el obstáculo hubiera sido levantado contra la prohibición ya establecida, pero sí se debe la misma en el caso de que el aeródromo sea posterior a la construcción. Si fuese necesario, se expropiarán los bienes, porque los aeródromos caben dentro del concepto de utilidad pública. El código no dice la altura de despeje, depende de cada caso concreto y la fija la autoridad administrativa (art 30 a 34).

La obligación de señalamiento e iluminación en todo el territorio del país consiste en señalar de manera bien visible durante el día e iluminar de noche, las construcciones cuya altura exceda la ordinarias en el lugar en que se encuentran. Depende de las circunstancias del caso, no hay un criterio general. Actualmente se usa pintura roja y blanca a cuadros, y luces rojas. El incumplimiento de esta obligación puede dar lugar a responsabilidades para el propietario del inmueble, quien debe facilitar la tarea de la autoridad pública cuando ésta los instale o repare. La responsabilidad surge cuando se incumplen los requisitos y no cuando una aeronave sufre un accidente por chocarlo cuando no debería haber pasado por ahí. En Argentina, los gastos de instalación y mantenimiento de estas señales están a cargo del propietario porque él es quien creó el riesgo, y obtiene provecho de ella (art. 35)

La naturaleza de estos institutos ha sido clasificada de restricciones al dominio, de derecho real de servidumbre y de servidumbre administrativa. No puede ser una servidumbre porque no le es impuesta en beneficio del dueño de un inmueble sino de la circulación aérea, no engendra derechos reales para el propietario del aeródromo. Es sólo una restricción al dominio.

Política aérea Los factores que inciden en la regulación de los servicios de transporte aéreo justifican la intervención del Estado en una mayor medida a la requerida por las actividades mercantiles ordinarias. Esto da lugar a la necesidad de que previamente el Estado fije los lineamientos generales de su política aeronáutica, tras lo cual ellos se plasmarán en la legislación positiva.

El gobierno debe ocuparse de la coordinación de los diferentes medios de transporte ya que éstos forman parte del bien común de los habitantes de un país. También atañe al interés general la seguridad de los usuarios, cuya tutela está confiada a la aptitud de los organismos administrativos, ya que dependen de múltiples factores, como que haya una infraestructura adecuada, la organización y coordinación de la circulación aérea, los certificados de aeronavegabilidad y los certificados de idoneidad.

La función de coordinación del transporte aéreo la ejerce debido a su poder de policía general. A tal fin, tiene la capacidad de fijar la red de rutas aerocomerciales.

El transporte aéreo como servicio: distintos tipos.

Otra manera de intervenir, consiste en la reglamentación de la creación y el funcionamiento de las empresas transportadoras, y en el contralor ejercido sobre ellas. El grado de intervención puede consistir en la estructuración de un sistema de prestación de los servicios aerocomerciales y la determinación de las exigencias a cumplir, dejando librada a la iniciativa privada la creación de las empresas. O también puede promover entidades mixtas, en las que el Estado participa directamente, junto al capital privado. O también pueden crearse empresas de propiedad del mismo Estado, convirtiéndose en transportista. La elección del sistema depende de la política aeronáutica de cada Estado. La IATA ejerce tal función en el orden internacional.

Hay diferentes posibilidades para estructurar el régimen jurídico de los servicios de transporte aéreo. Videla Escalada usa la clasificación tripartita, que contempla el monopolio, la competencia plenamente desreglamentada y regímenes intermedios.

Además, dentro de cada país se puede optar por la prestación de los servicios por una empresa única o por la pluralidad de transportistas. Dentro de esas categorías, el monopolio puede ser sólo estatal o puede haber una empresa privilegiada de origen totalmente privado.

También la pluralidad de transportistas ofrece varias posibilidades, porque se pueden distribuir las rutas entre diversas empresas o acordar conciones para la explotación de distintas rutas o admitir la libre competencia.

La denominada “empresa designada”: Puede organizarse un sistema de monopolio indirecto, que tendrá características similares al monopolio estatal. La concentración produce ventajas, desde los puntos de vista técnico y económico, porque facilita la racionalización de la explotación, sobre la base de la unificación del material y los repuestos, la disminución de los gastos de administración y contralor, etc. En el orden internacional ha llevado a la formación de pools y aún de sociedades multinacionales.

El sistema del contrato directo merece objeciones fundadas en la falta de garantías que ofrece, y por la falta de publicidad, que podría tener como resultado que los órganos administrativos desconozcan el funcionamiento de este tipo de empresas. Este sistema prevalece actualmente y se hace mediante audiencias públicas, donde los funcionarios gubernamentales y los demás transportistas tienen ocasión de intervenir. Se realiza una convención entre un organismo estatal y una empresa transportadora, cuya finalidad es asegurar la prestación del servicio. El Estado debe reservarse el poder de modificar la reglamentación vigente, ajustarla a las exigencias de seguridad y en definitiva, reajustar las condiciones del contrato, inclusive declarando su caducidad, indemnizando al concesionario si le ocasionare perjuicios injustos.

El intervencionismo estatal

El apoyo estatal únicamente debe producirse para cooperar con los esfuerzos de los empresarios que demuestren su propia aptitud, no es admisible la ayuda económica, ya que esta recae sobre todos los contribuyentes, cuando tiende a reparar las fallas de la gestión de los transportistas. Aunque en muchos casos los transportistas computen correctamente todos los factores y ajusten al máximo los resortes de su explotación, existen circunstancias que significan una seria carga económica y financiera, e inciden en la marcha de las empresas.

La ayuda del estado permite una política de fomento de los aspectos que más importen para el bien común.

El apoyo estatal puede consistir en el pago directo de subvenciones por el Estado, el otorgamiento de la concesión de transporte remunerado del correo, contribución a la formación o desarrollo de las empresas mediante el aporte de capital, instituciones de facilidades y ventajas en la provisión del material, liberaciones impositivas, reintegros de las pérdidas, realizaciones de investigaciones técnicas o económicas y su puesta a disposición de los transportistas o la garantía de una determinada ganancia, etc.

El Estado transportador

El monopolio absoluto del Estado tiene lugar cuando este se reserva toda la actividad

aerocomercial, pero este régimen no se aplica en la realidad. Plantea una regulación diversa para las líneas internas y las internacionales porque sólo podrá aplicarse a las primeras. Una crítica es que el costo de explotación de los servicios es muy superior que el costo normal de las empresas privadas y esto incidirá sobre quienes pagan los impuestos, es decir, sobre todo el país, en detrimento del bien común. Además, la falta de competencia comercial priva al Estado empresario de agilidad y de eficiencia. Implica eliminar el aporte de capital privado en estas actividades, y también hace al transporte aéreo más vulnerable a los cambios políticos, los cuales tendrán la consecuencia de producir la pérdida de personal experimentado y la necesidad de adaptación a los nuevos dirigentes.

La denominada “desregulación”: En los últimos años (Videla Escalada dice “en los últimos 15 años”, pero debe referirse a antes de la estatalización de Aerolíneas Argentinas, sería más que nada el gobierno de Menem) se ha presentado el tema de la desreglamentación o liberalización del transporte aéreo. A nivel internacional, el proceso se inició en Estados Unidos. La finalidad de este régimen era el de favorecer la competencia entre las empresas transportistas y así facilitar el empleo de los servicios aéreos por los usuarios, quienes tendrían ventajas a través de la mayor cantidad de vuelos y tarifas más económicas. El aumento de la competencia otorga más posibilidades a los transportistas más eficientes y fomenta la ampliación del número de servicios a mayor cantidad de ciudades, pero como contrapartida, permite una competencia más dura que ha significado la quiebra de sociedades de gran magnitud.

En estos casos el Estado conserva su función de contralor y también la de intervenir en el régimen de concesiones. Pero se eliminó la intervención estatal en los aspectos específicamente relacionados con la explotación comercial, se redujeron los trámites para la instalación y prestación de servicios y se autorizó una flexibilización tarifaria, todo lo cual motivó un notorio crecimiento, en el caso de tráfico aéreo estadounidense.

El régimen de competencia totalmente libre es imposible de ser aplicado porque en el ámbito internacional la Conferencia de Chicago establece la necesidad de autorización de los Estados para los servicios regulares, lo que ya implica una primera traba.

El cabotaje

El Convenio de Chicago define el servicio internacional y da, por exclusión el concepto del interno. El servicio de cabotaje, término equivalente a transporte interno, es aquel que une puntos situados en el territorio de un solo Estado y que no pasa por el espacio aéreo de ningún otro país. Además el mencionado convenio aclara que el territorio de un Estado será la extensión terrestre y las aguas territoriales adyacentes a ella que estén bajo su soberanía, jurisdicción, protección o mandato.

Debemos aclarar que pueden existir transportes internos dentro de un servicio internacional, como cuando un vuelo, cuyos puntos de partida y destino están en países diferentes, hacen escalas en alguno de esos estados.

Es un principio admitido universalmente que cada Estado puede reservar para sus nacionales el derecho de explotar el cabotaje. El Convenio de Chicago consagra la prohibición de conceder a otros Estados el privilegio de efectuar el cabotaje con exclusividad.

La Unión Europea ha normado un sistema sobre la base de las disposiciones de la Autoridad Comunitaria

Argentina: En nuestro país, el sistema de transporte ha sufrido grandes cambios. Desde la libertad más amplia, inclusive con las empresas extranjeras, la reserva del cabotaje para las empresas nacionales constituidas en forma de sociedades mixtas, el monopolio estatal, la competencia regulada entre transportistas nacionales estatales y privados, y el proceso de liberalización.

El primer período llegó hasta 1945.

Hasta 1949 fue el segundo período.

Hasta 1956 rigió el monopolio estatal.

Desde esa fecha, se vivió un proceso de liberalización. El Decreto 1293/93 ha instituido un sistema por el que cualquier transportista que solicite la concesión de una ruta de interés económico, es decir, que presente buenas posibilidades de una explotación rentable, deberá comprometerse a explotar

algunos de los cargos, es decir rutas que incluyan escalas, asociados a ellos. Estas rutas de interés deben ser explotadas con aeronaves con una capacidad mínima de 80 pasajeros.

Unidad 9

Sujetos: Personal aeronáutico: requisitos, habilitación, documentación.

El personal que interviene en la actividad aeronáutica se llama personal aeronáutico, diferenciándose entre el personal aeronavegante y el personal de superficie o personal de tierra. Pero no todos quienes ponen su actividad al servicio de una función relacionada con la aviación integran el personal aeronáutico, sino sólo los que cumplen tareas que reviste una especialidad son considerados en esta categoría. Todos ellos debe tener un certificado de idoneidad expedido por la autoridad aeronáutica.

La autoridad determinará la integración mínima de la tripulación de vuelo de las aeronaves destinadas al transporte. Cuando el personal aeronáutico esté en relación de dependencia, se aplicará la legislación laboral, por ser normas de orden público.

Documentación

El certificado de idoneidad es el documento que acredita la capacidad de una persona para ejercer determinada actividad aeronáutica. Deben ser expedidos por el Estado de matrícula, por ser internacionalmente responsable por la operación de la máquina. El Convenio de Chicago, reglamentado por la OACI, determina que todos los Estados reconocerán la validez de las habilitaciones otorgadas por el Estado de matrícula, siempre que cumplan los requisitos mínimos, con la excepción de que el país no acepte, para vuelos sobre su territorio, las certificaciones que una nación extranjera les diera a sus nacionales.

Personal de superficie

Son los que desde tierra colaboran con la operación aérea. Aunque este tenga una tarea cada vez más técnica y decisiva para el éxito del vuelo, su situación jurídica queda en general, sujeta a las disposiciones del derecho común.

Propietario. Explotador. Transportador.

Jefe de aeropuerto

En los aeródromos públicos habrá un jefe que será la autoridad superior del mismo en cuanto a su dirección y régimen interno, designado por la autoridad aeronáutica.

En los aeródromos privados, habrá un encargado, pudiendo ser el propietario, tenedor o alguien designado por éste. Su nombre, domicilio y fecha de designación serán comunicados a la autoridad.

El Jefe de aeródromo público tendrá una doble relación, ya que depende del explotador el aeródromo por motivo de sus funciones y de la autoridad estatal por razón de su nombramiento. El explotador responde sobre la base de la teoría del riesgo-provecho, por los daños que ocasione la conducta del jefe, sin perjuicio del reclamo de culpa in eligendo que él pueda hacerle al Estado.

Organismos de control de tránsito aéreo: Son parte de los servicios de protección al vuelo. En otra unidad.

Personal de vuelo: comandante y tripulación.

Comprende a todas las personas que cumplen funciones a bordo de una aeronave, las embarcadas en ella para atenderla, bajo las órdenes del comandante, quien también la integra.

La tripulación está formada por:

El **piloto comandante** dirige la máquina y posee la autoridad de asegurar el orden. Es designado por el explotador, salvo que conduzca su propia máquina y posee el mando legal de la misma. Según la OACI, es responsable de la conducción y seguridad de la aeronave durante el vuelo. El

piloto comandante no puede faltar en ninguna aeronave. Cuando no exista persona específicamente designada, se presumirá que el piloto al mando es el comandante (art 79 CA). Para ser comandante es requisito fundamental la idoneidad, debe ser un piloto habilitado para conducirla. También debe conocer la aeronave que está manejando y conocer la ruta que debe volar. Es quien representa a bordo al explotador y también al poder público. Es un figura compleja, siendo un contrato atípico, porque al mismo tiempo confiere obligatoriamente la representación del explotador pero mantiene a salvo la independencia y el poder de decisión del comandante.

A diferencia del Derecho de la Navegación, acá se mantiene un contacto más estrecho con el explotador de la aeronave, por ser viajes más cortos, y puede recabar sus instrucciones, por lo que está más subordinado a aquél.

Funciones técnicas: antes de la partida, debe asegurarse la eficiencia de la aeronave y de su seguridad, incluso puede suspender el vuelo, aunque el mismo quepa dentro de los mínimos admisibles de seguridad. Debe sujetar la máquina al control de las autoridades, cumplir los requisitos aduaneros y sanitarios, tener los documentos requeridos, revisar los partes meteorológicos y vigilar la distribución de la carga. En caso de peligro, está obligado a permanecer en su puesto hasta que haya tomado las medidas útiles para salvar a las personas y las cosas a bordo, y para evitar daños en la superficie. Durante el vuelo, tiene el derecho de arrojar las cosas, cuando lo consideren indispensable para la seguridad. También debe custodiar los objetos de las personas fallecidas durante el viaje. Debe intervenir cuando sea requerido, para la búsqueda, asistencia y salvamento. Aún luego de finalizado el viaje debe cumplir las normas aduaneras, presentar los documentos y entregar a las autoridades los elementos o personas que deban ser custodiados.

Funciones Disciplinarias: tiene poder disciplinario sobre la tripulación y autoridad sobre los pasajeros. Si durante el vuelo se cometiese algún delito o infracción, deberá tomar las medidas para que el delincuente sea puesto a disposición de la autoridad competente en el primer aterrizaje. A su vez, los pasajeros deben cumplir las instrucciones de la tripulación, que obra por delegación del comandante. El comandante incluso puede desembarcarlos por motivos de seguridad, y oponerse a su embarque por las mismas causas.

Funciones notariales y de oficial público: Registrará en los libros correspondientes los nacimientos, defunciones, matrimonios y testamentos celebrados a bordo y remitirá una copia autenticada a la autoridad competente. Tienen carácter de instrumentos públicos y hacen plena fe. Según el Convenio de Tokio de 1963 puede detener a los delincuentes a bordo, cuando tenga razones fundadas para creer que ha cometido o está a punto de cometer una infracción. Pero el primer aterrizaje pondrá fin a las medidas coercitivas salvo cuando no se permita el desembarco del susodicho o cuando sea uno de emergencia. Se debe notificar de esta circunstancia a las autoridades del Estado en el que se aterrizará, tan pronto como sea posible. El comandante podrá entregarlo a las autoridades legítimas para que tramiten el proceso, así como los informes y pruebas. Ni el comandante, ni nadie más será responsable por los tratos sufridos por el presunto delincuente, según el art. 10 del Convenio, cosa que fue criticada.

Funciones de representante del explotador: Sólo lo representa para los actos necesarios para el buen éxito del vuelo, y sólo cuando el explotador no está presente ni tiene otro representante. Los terceros podrán dirigir sus reclamos al comandante. Comprende, esencialmente, la potestad de hacer reparaciones necesarias para seguir el viaje y adquirir lo necesario. Si no posee los fondos necesarios, podrá contratar un préstamo.

Otros miembros de la tripulación:

El **copiloto** es quien asiste al comandante durante el vuelo en todas las funciones de la conducción de la aeronave. Tiene jerarquía de segundo comandante o primer oficial.

El **radiotelegrafista** está a cargo de las radiocomunicaciones, Tiene jerarquía de segundo oficial.

El **mecánico navegante** está a cargo de la conservación y buen funcionamiento de la aeronave durante el vuelo y del reaprovisionamiento, y reacondicionamiento en las escalas. Tiene jerarquía de segundo oficial.

El **comisario de abordaje** cuida y conserva la documentación de la aeronave, y atiende a los pasajeros. Tiene jerarquía de tercer oficial.

Responsabilidades. Problemática jurídica del régimen laboral del personal de vuelo. Normas nacionales e internacionales: La tripulación, si bien no se independiza totalmente de su explotador, goza de una gran dosis de libertad, lo que incide en la mayor medida de su responsabilidad. Pero esto requiere la estructuración de un orden de distribución de funciones, que crea diferencias en cuanto a la autoridad y responsabilidad de cada miembro.

A su vez, están sometidos al riesgo propio del vuelo y a la irregularidad de sus horarios de trabajo y la duración menor de su vida útil frente a quienes desarrollan otras actividades, debido a que debe actualizar periódicamente sus habilitaciones, por lo que están sujetos al riesgo de verse privados de su trabajo por decisión de la autoridad.

Contratos de Utilización de Aeronave: Concepto, clasificaciones, distintas posturas y terminología.

Son contratos de utilización de aeronaves los que tienen por finalidad el aprovechamiento de las mismas, mediante su empleo en una actividad específicamente aeronáutica, y dan lugar a que una de las partes, a cambio de una contraprestación, adquiera el derecho al uso y goce de una aeronave o al cumplimiento por la otra parte de una determinada actividad aeronáutica, a realizar en su beneficio, con una aeronave.

Un sector de la doctrina separa los contratos en los de utilización y los de transporte. Otros creen que los contratos de utilización incluyen los de transporte.

Ver también “charter”.

Son contratos de utilización: la locación, el fletamento y el intercambio de aeronaves.

Locación: terminología, conceptos, clases. Documentación, derechos y obligaciones de las partes.

Terminología: Gonzáles Bebrero dice que la locación no debe considerarse un contrato de utilización, porque puede locarse un buque con otros fines que no sean la explotación comercial.

Malvagni y la mayor parte de la doctrina sostienen la posición contraria.

Doctrinariamente hay coincidencia acerca de que el arrendamiento de aeronaves es una especie de locación.

Concepto: Existe contrato de locación cuando una de las partes, el locador, se obliga a conceder al locatario, mediante un precio en dinero, y por un tiempo determinado, el uso y goce de una aeronave específicamente individualizada, con o sin tripulación, transfiriéndole su tenencia.

El Proyecto de Código Aeronáutico Latinoamericano, elaborado por ALADA, dice que habrá contrato de locación de aeronaves cuando una parte se obligue a transferir a la otra, por un precio cierto, el uso y goce de una aeronave para uno o más viajes, por un cierto tiempo o por kilometraje a recorrer.

El efecto principal de este contrato es que el locador transfiere la tenencia del uso y goce de la aeronave al locatario y también la calidad de explotador. No se transfiere un uso y goce estáticos sino que es activa, se hace para que la aeronave sea usada para su actividad específica.

Según el Convenio de Ginebra, la locación es uno de los actos que gozan de reconocimiento internacional, si su plazo excede de 6 meses y esté inscripto.

Caracteres: consensual, oneroso, bilateral, temporario y de tracto sucesivo. Es formal porque debe

inscribirse en el Registro. En nuestro país es una convención *intuitu personae*, en principio.

Clases: Locación a casco desnudo: contempla la entrega pura y simple de la aeronave, con su certificado de aeronavegabilidad vigente y en condiciones de vuelo. El locatario se hará cargo del aprovisionamiento y de la contratación del personal de vuelo. El locatario empleará la máquina en las operaciones aeronáuticas que considere oportunas. Así se vincula directamente con los terceros.

Locación de aeronave armada, equipada y tripulada: Aquí se entrega al locatario la nave provista de su personal de vuelo, el que fue contratado inicialmente por el locador pero pasa a desempeñarse bajo las órdenes de la locatario y queda bajo su control. Entonces el contrato de locación se complementa con la cesión de los contratos de trabajo de los tripulantes, lo que requiere la conformidad de aquéllos.

Documentación: El contrato de locación deberá constar por escrito y ser inscripto en el Registro Nacional, debido a que se traslada la responsabilidad por los daños causados por la aeronave del locador al locatario, cuando se ha registrado y por la transferencia del carácter de explotador. El locatario deberá cumplir los mismos requisitos que los propietarios de aeronaves.

El locatario debe recibir la aeronave en el lugar y tiempo acordados, y en caso de silencio, se debe usar conforme a lo pactado. Subsidiariamente, se usará de acuerdo a sus características. Debe restituirla al vencimiento del plazo y pagar el precio. También debe abstenerse, salvo que exista conformidad del locador, de ceder su derecho o subarrendar la máquina.

Derechos y obligaciones de las partes: La obligación fundamental del locador consisten en transferir al locatario el derecho al uso y goce de la aeronave, y mantenerlo en el mismo hasta el fin de la vigencia del contrato, salvo que haya culpa del locatario. No se requiere la tradición de la cosa para su formación, sino que el consentimiento de las partes hace nacer la obligación de entregarla. Debe entregarse en buen estado para el uso.

Fletamento: terminología, conceptos, clases, documentación, derechos y obligaciones de las partes.

Concepto: Videla Escalada dice que el contrato de fletamento se configura cuando el fletante, que conserva el carácter de explotador, se obliga a realizar con una aeronave una o más operaciones aéreas, específicamente fijadas o referidas a un período de tiempo, y la otra parte se compromete a abonar por ellas un precio.

Hay contrato de fletamento cuando una de las partes, el fletante, se compromete hacia el fletador, a realizar, mediante el pago de un precio, uno o más viajes predeterminados o bien, los que disponga el fletador dentro del plazo de vigencia del contrato, según Lena Paz.

La mayor parte de la doctrina considera que no es necesario determinar la aeronave, siendo suficiente una determinación genérica.

Caracteres: bilateral, consensual, conmutativo, formal y a veces será de tracto sucesivo. No está regulado en el Código Aeronáutico.

Terminología: Para la doctrina dominante, es una especie de la locación de obra, para otros es una locación de aeronave equipada y tripulada. La distinción más grande entre la locación y el fletamento, es que en este último no se transfiere la calidad de explotador ni la tenencia de la aeronave.

Además, en el fletamento puede haber cesiones totales o parciales de derechos y el subfletamento, cosa que en la locación no es posible.

Para algunos, la aeronave es objeto del contrato, pero otros dicen que ésta cumple una función instrumental, y el verdadero objeto del contrato son los hechos que debe cumplir el fletante, es decir, las operaciones aéreas convenidas. La aeronave, para esta postura, sería sólo el medio.

Tampoco se asimila al transporte, ya que el fletamento puede tener otras finalidades.

Clases: En la mayoría de los casos, el fletamento es total, pero nada impide que el fletante se reserve parte de la capacidad útil de la aeronave para sí mismo, en cuyo caso habría un fletamento parcial.

El fletamento también puede ser por tiempo o por viajes, según la vigencia del contrato sea por un tiempo determinado o por uno o más viajes. Ambas modalidades no son incompatibles, y puede optarse por una combinación entre ellas, que tiene lugar cuando el fletamento se conviene para realizar varios viajes especificados en un período de tiempo determinado.

Derechos y obligaciones de las partes: La principal obligación a cargo del fletante consiste en proveer al fletador la capacidad de una aeronave, lista para volar, y realizar las operaciones aéreas convenidas. La máquina debe estar en buenas condiciones de aeronavegabilidad, equipada y tripulada, y contar con los certificados. El fletante, por su carácter de explotador, deberá reembolsar todo lo que el fletador haya debido abonar por los perjuicios originados en defectos de la aeronave o su conducción. El fletante también tiene a su cargo los gastos de combustible y lubricantes.

El fletador debe pagar el precio. Puede ceder total o parcialmente sus derechos o subfletar la máquina, salvo pacto en contrario.

“Charter”: terminología, conceptos, clases, documentación, derechos y obligaciones de las partes

Es una noción muy imprecisa y en cierto sentido, contradictoria. Por una parte, la expresión “contratos de utilización “ comprende a los charters en cuanto éstos son juzados equivalentes a contratos de fletamento. Sería el fletamento a tiempo o el fletamento total.

Otro uso que se le da a la expresión en los países de Derecho Civil, predominante hoy en día, incluye en este concepto las figuras de la locación, el fletamento y el intercambio de aeronaves.

El Acuerdo de París de 1956 lo define como los vuelos en los que la capacidad completa de una aeronave es arrendada por una sola persona para su traslado o el de su persona o mercancías, siempre que no haya cesión parcial de ese espacio.

En el Derecho Anglosajón, se le asigna una mayor amplitud a la noción del charter, ésta contiene en su ámbito a todas las figuras que la legislación de los países de Derecho Civil considera contratos de utilización y también, al transporte no regular. En definitiva, en el Derecho Anglosajón, el charter comprende a cualquier convención relativa al uso de una aeronave por una o varias personas.

Intercambio de aeronaves: terminología, conceptos, clases, documentación, derechos y obligaciones de las partes.

El intercambio es un contrato complejo en que dos o más explotadores de aeronaves se ceden recíprocamente el derecho de utilizar sus respectivas máquinas, en el cumplimiento de las operaciones fijadas de común acuerdo.

Sobre esta figura hay poca elaboración doctrinaria y no ha sido tenida en cuenta en la Convención de Chicago. Esta figura permite a las empresas contar con aeronaves sin hacer gastos de inversión. Combina elementos de la locación y del transporte, es considerado un instrumento de colaboración, y sus caracteres son: bilateral, consensual, oneroso, conmutativo y formal.

Se puede hacer mediante locaciones o los fletamientos recíprocos, pero si se eligen las primeras se debe inscribir en el Registro por la transferencia del carácter de explotador, cosa que no pasa si se eligen los fletamientos, y bastaría con la deración de un documento.

Aunque constituyen un instrumento de cooperación entre explotadores, no dan lugar a una sociedad entre ellos porque no hay labor común sino que cada uno continúa con su propia actividad y no se distribuyen las utilidades ni las pérdidas.

Hay un Protocolo de enmienda (HOY: vigente) al Convenio de Chicago, para agregar el artículo 83

bis, comprensivo de estos contratos, y dice que cuando sean entre personas de distintos estados, el Estado de matrícula, mediante acuerdo con ese otro Estado podrá transferirle todas o parte de sus funciones o obligaciones como estado de matrícula. A los Estados contratantes pero no participantes en el referido contrato, sólo les será oponible cuando se haya registrado y hecho pública la transferencia según el art 83 del Convenio de Chicago (porque muchas veces hay problemas cuando estos acuerdos no se inscriben, por la forma en la que se hicieron o por el poco tiempo que durarán). Argentina ya ratificó el agregado del art. 83 bis.

Trabajo aéreo: concepto, sistematización legislativa. Casos

Está comprendido dentro de la aeronáutica comercial, según el art. 91 del CA. Luego, es definido por exclusión, en el art. 92, que dice que comprende toda actividad comercial aérea con excepción del transporte.

El Decreto Ley 2836/72 dice que el trabajo aéreo comprende la explotación comercial de aeronaves en cualquiera de sus formas, incluyendo el traslado de personas o cosas en función complementaria, y excluidos los servicios de transporte aéreo.

En particular, quedan comprendidos los agroaéreos, utilizados para tareas agrícolas. Las tareas de fotografía y de propaganda. Las de inspección y vigilancia. Las exploraciones petrolíferas. El montaje y la construcción de cimientos y trabajos de arqueología. También quedan comprendidas otras actividades que se realicen mediante el empleo de aeronaves sin ser tareas de transporte.

Las autorizaciones, el registro y otras medidas administrativas en Argentina son ejercidos por el Comando de Regiones Aéreas, dependiente del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea. Éste podrá delegar las funciones en sus dependencias especializadas.

El Código dice que para llevarlo a cabo, se debe obtener previa autorización, la cual se otorgará si se reúnen los requisitos el art 48 del CA para ser propietario de una aeronave, poseer capacidad técnica y económica para esa especialidad y operar con aeronaves de matrícula argentina. Salvo la capacidad, los otros requisitos se podrán dispensar excepcionalmente, cuando no existiere en el país empresas o aeronaves capacitadas para esa especialización (art 131 CA)

Responsabilidad Aeronáutica:

Concepto: Es la obligación de indemnizar los daños derivados de la actividad aérea, ya sea que ellos recaigan sobre las personas o cosas transportadas o sobre los terceros que estando en la superficie, sean víctimas del accionar de una aeronave.

Características: La responsabilidad del transportista es contractual, porque debe indemnizar a los pasajeros o expedidores de mercancías por los daños sufridos durante la fase aérea del transporte. Existe una limitación cuantitativa de las indemnizaciones, pero esa ventaja se pierde si el transportista o sus dependientes en ejercicio de sus funciones, obran con dolo o culpa grave. El transportador puede eximirse si prueba haber adoptado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que le fue imposible tomarlas. En el transporte de mercancías y equipajes ocurre lo mismo si demuestra que el perjuicio se debió a una falla de pilotaje o falta náutica. Hay una sanción de nulidad para las cláusulas tendientes a liberar al transportista de su responsabilidad producida por vía convencionales.

Clases: El Convenio de Varsovia establecía como principal factor de atribución de responsabilidad la culpa del transportista, o sea que era de base subjetiva. Impone el resarcimiento como consecuencia de un incumplimiento contractual, y establece una presunción de culpa del transportista debido a su incumplimiento. El Protocolo de La Haya, en 1955, mantuvo este sistema. Acá existe la limitación a la responsabilidad pero se pierde por la no entrega de un documento con el aviso de la aplicabilidad el régimen de resarcimiento limitado, por el obrar con dolo o culpa (en Argentina sólo opera cuando obra dolosamente)

Sin embargo, el Acuerdo de Montreal y los de Guatemala, establecen en su campo de aplicación de

soluciones de base objetiva, adoptando la teoría del riesgo, para daños a pasajeros y equipajes.

En ambos tipos de responsabilidad, se establece la limitación cuantitativa de ella, pero en los Convenios de Varsovia-La Haya ésta puede perderse. Los límites de la responsabilidad fueron establecidos porque se supone que por la naturaleza contractual del transporte, el usuario asume voluntariamente los riesgos inherentes al mismo. Como contrapeso, se debe informar de la limitación de responsabilidad y no pueden establecerse cláusulas convencionales que exoneren por completo al transportista. Se establece esta limitación en una moneda de oro, el franco Poincaré, divisa teórica y definida sobre la base de su peso y su proporción de metal fino, a la que hoy se procura reemplazar por Derechos Especiales de Giro. Luego deberán ser convertidas en la moneda nacional de cada país.

Según el convenio de La Haya, los daños corporales o muerte sufridos por pasajeros tenían su límite en 250.000 francos, para las mercancías y los equipajes registrados era de 250 francos por kilogramo y para el equipaje de mano y objetos cuya custodia conservaba el viajero era de 5.000 francos por pasajero.

El Protocolo de Guatemala elevó los límites a 1.500.000 francos para daños a pasajeros y los equipajes a 15.000 por pasajero. El Protocolo de Montreal dice que estos límites son infranqueables. Pero los Convenios de Varsovia y La Haya establecían causales de pérdida de la limitación y nuestra legislación también.

En Argentina se limita hasta 1.000 argentinos oro para los pasajeros, 2 argentinos oro por kilogramo de peso bruto para el transporte de cosas, 40 argentinos oro en total para los objetos cuya guarda conserve el pasajero.

Sin embargo, nada impide que las partes, de común acuerdo, pacten el agravamiento de la responsabilidad. Según nuestro art. 145 el usuario puede declarar el especial interés en la entrega, declarar el valor de la cosa y pagando una tasa suplementaria, entonces si la cosa se daña, el transportista deberá pagar ese valor. Pero en el plano internacional, el transportista no está obligado a aceptar cosas con la declaración especial de interés.

Las causales de **exoneración** son: la culpa de la víctima, cuando ella haya causado el daño, debidamente demostrada y será sometida a apreciación del juez en caso de culpa concurrente. La adopción de todas las medidas necesarias para evitar el daño o la imposibilidad de tomarlas, expresión usada en el Convenio de Varsovia y por la cual hay dos opiniones opuestas, una restrictiva que dice que serán las aptas para evitar el daño, y una interpretación amplia que debe tratarse de una conducta razonable y diligente en general, el modelo del buen transportista.

La imposibilidad de tomar tales medidas de parte del transportista y sus representantes, es decir, sus dependientes. La falta náutica o falta de pilotaje o conducción sólo se aplica al transporte de cosas y son fallas de carácter técnico de algún miembro de la tripulación y no son directamente imputables al transportista, pero ni el Protocolo de La Haya ni nuestro código admiten esta causa hoy en día. El Protocolo de Guatemala agrega el estado de salud del pasajero. El vicio propio de las cosas transportadas fue incluida por el de La Haya y permite al transportista introducir una cláusula convencional de exoneración por ella, pero nuestro código no la incluye. El hecho de un tercero, si bien no está mencionada expresamente, podría estar abarcado por el agotamiento de las medidas útiles.

En cuanto al retraso, hoy prima la postura de que sí genera responsabilidad.

Defensas: son las causales de caducidad de la acción de los usuarios o sus derechohabientes. En el transporte internacional, será de 2 años sin demanda. Acá no hay caducidad sino prescripción liberatoria legal, al año del hecho, según el art 228 CA.

Normas nacionales e internacionales: El Protocolo de La Haya es un texto complementario del Convenio de Varsovia, y si bien elevó los montos de la responsabilidad por daños sufridos por los

pasajeros, la limitación de las indemnizaciones fue objeto de severas críticas. Por ello, se elaboraron los Protocolos de Montreal de 1975, el número 3 está integrado por las normas del Protocolo de Guatemala, que reemplaza la responsabilidad subjetiva por un régimen objetivo y limitado. Por estos Protocolos, también se fijaron los montos máximos de las indemnizaciones en Derechos Especiales de Giro, unidad monetaria elaborada por el FMI.

Por el Acuerdo de Montreal o Inerline Traffic Agreement, acuerdo entre transportistas pero de gran aplicación, se establecieron límites de responsabilidad superiores a los del Protocolo de La Haya para los casos de transportes que tengan como punto de partida, destino o escala, el territorio de los Estados Unidos.

Unidad 10: Transporte Aéreo

La aeronáutica comercial comprende los servicios de transporte aéreo y los de trabajo aéreo. Estas actividades requieren actos administrativos que la autoricen y sólo pueden ser cedidas con conformidad estatal, la cual se otorgará excepcionalmente (art 96).

El transporte aéreo consiste en trasladar en aeronave a personas o cosas, de un aeródromo a otro (art 92 CA).

El transportista es quien asume la obligación de trasladar personas o cosas de un lugar a otro, y el usuario quien asume la obligación de pagar el precio.

Puede ser transportista cualquier persona física o jurídica capaz de contratar, incluso los aeroclubes. Para dar cumplimiento por sí mismo, debe ser propietario, explotador o fletador de una aeronave pero no necesita forzosamente comprometerse a llevar a cabo el transporte por sus propios medios, sino que es suficiente que lo haya proveer por otra persona idónea. Por ello no es esencial en la consideración de los sujetos del contrato.

Videla Escalada considera que la mención de los puntos de partida y destino de la operación es esencial, y que los contratos de viajes de ida y vuelta son caso de traslados sucesivos.

Videla Escalada lo considera una variedad de la locación de obra. Los caracteres son: consensual, bilateral, oneroso, no formal y comercial.

Clases de transporte aéreo: Nuestro Código los distingue en transporte de pasajeros, de equipajes, de mercancías y de carga postal.

También se diferencian en interno, cuando se realiza entre puntos de la República, e Internacional cuando es entre el territorio de la República y el de un Estado extranjero., o cuando haya un aterrizaje intermedio pactado en el territorio de un Estado extranjero.

Es regular cuando está sujeto a un itinerario y horario prefijados. Es no regular cuando esto falta.

Es sucesivo cuando se efectúa por varios transportadores sucesivamente y con utilización exclusiva de la vía aérea. Se juzgará como transporte único cuando haya sido considerado por las partes como una sola operación. Es combinado cuando hay varios transportadores pero el trayecto no se cumple totalmente por aire. Aclaremos que el supuesto en que el transportista aéreo provea a los usuarios transporte terrestre hasta el aeropuerto es un transporte combinado

Transporte de carga: Es el contrato por el cual el transportista se obliga a trasladar de un lugar a otro, por vía aérea y por un precio, mercancías que debe darle el expedidor, y el que el transportista debe entregar en el punto de destino

Las cosas no incluidas en el equipaje o la correspondencia caben dentro de la acepción de mercancías, con algunas excepciones, por ejemplo, los cadáveres.

En general, la carga está constituida por cosas preciosas o perecederas, para las cuales se necesita la rapidez de los vuelos, a pesar de su costo. Hay transportes prohibidos debido al peligro que generan para la seguridad del vuelo. Además, se pueden rechazar ciertas mercancías por este motivo, por volumen excesivo o por otras causas.

Caracteres: son los mismos que los de los contratos de transporte aéreo en general. Videla Escalada dice que su naturaleza jurídica es de una locación de obra. Es un contrato autónomo o principal, a diferencia del transporte de equipajes.

Sujetos: El transportista, quien posee un derecho de retención.

El expedidor. Y el destinatario es la persona que tiene derecho a recibir las mercaderías en el punto de destino, y puede ser el mismo expedidor o un tercero. La doctrina discute si es o no parte del contrato, pero prevalece la posición negativa porque no interviene en su formación y el que lo envía puede sustituirlo antes de la entrega de la mercadería.

Es un tercero interesado, y en la fase final del contrato reemplaza al expedidor. Es el titular de derechos. Además, puede ser sustituido e individualizado en cualquier momento, antes de la entrega de las mercancías.

En el caso de las mercancías peligrosas, el transportista puede tener una responsabilidad distinta según conociera o no esa cualidad. Aunque sea evidente su obligación de responder por los daños, si no lo sabía tendrá derecho de repetir todo lo que hubiere abonado.

Transporte gratuito: Es una figura atípica y que da sujeto a las estipulaciones de las partes, por lo que se rige por ellas y por las reglas de la teoría general del contrato, así como las disposiciones de los contratos nominados que mejor se ajusten a su esencia.

Si el transporte no se realiza en un servicio de transporte aéreo, la responsabilidad del explotador está limitada, por persona dañada a 300 argentinos oro.

El Convenio de Varsovia no contiene normas especiales para esta especie, pero si es realizado por una empresa de transporte aéreo, se aplicarán las normas del mencionado convenio, cosa que no ocurrirá si no lo es.

Documentación: Debe ser instrumentado mediante la carta de porte, ella que será extendida por el expedidor por triplicado, un ejemplar para el transportador, otro para el destinatario y otro para el remitente, con las firmas del transportador y el expedidor cuando corresponda (art 120 CA). La carta de porte es el título legal del contrato entre remitente (también llamado expedidor) y el transportador.

La carta de porte es instrumento probatorio, documento que contiene las instrucciones del expedidor, elemento de acompañamiento de la mercancía, título de legitimación de la disponibilidad de las cosas y papel de comercio. Como es un instrumento representativo de las mercancías, se vincula con su empleo como papel de comercio y contra su presentación el destinatario puede retirar las cosas, así como el expedidor puede disponer de ellas al presentarla. En el régimen internacional se admiten las cartas de porte negociables.

La carta de porte debe indicar: lugar y fecha de emisión, puntos de partida y destino, datos del remitente, transportador y destinatario. Plazo y ruta del transporte. En cuanto a la mercadería: clase de embalaje, marcas y numeración de los bultos, así como su peso y dimensiones, estado aparente, precio y gastos, documentos.

Si la carta de porte no tuviera las indicaciones subrayadas, que son los incisos 1 al 7 del art 121 del Código, el transportador perderá el derecho a limitar su responsabilidad. Similar criterio sigue la Convención de Varsovia.

Tiene función probatoria del perfeccionamiento del contrato, de la recepción de la mercadería y de las condiciones del transporte. También es un título representativo de la mercadería, ya que contra su presentación se puede retirar o disponer de ella. Y puede servir como título para la obtención de créditos.

La carta de porte es negociable, y puede ser extendida al portador, a la orden o nominativamente.

Derechos y obligaciones: El transportista tiene derecho a verificar la mercancía y la carta de porte, percibir el precio, fijar el itinerario del viaje y el plazo si no lo han convenido las partes, condicionar el transporte, depositar las mercancías no aceptadas por el destinatario, interrumpir el

transporte y aún no realizarlo cuando hubiera razones justificadas, obtener el reembolso de los gastos hechos conforme a las instrucciones del expedidor y ser indemnizados por los perjuicios por la conducta del expedidor.

El derecho de un transportista de rehusar un transporte depende, en buena medida, de las condiciones de su concesión o autorización, ya que pueden imponerle obligaciones de llevar algunas mercancías o prohibirle otras.

El hecho de la entrega es importante porque las cosas están desde entonces bajo su guarda, es decir, antes de comenzar la operación con la aeronave y desde allí se rige por las reglas del depósito.

También existe la obligación de ajustarse a las instrucciones del expedidor, ya que surge expresamente del Convenio de Varsovia, que acuerda al expedidor el derecho de disponer de la mercancía durante el viaje. Pero la facultad del expedidor cesa al comenzar la vigencia de los derechos del destinatario.

El destinatario se incorpora al contrato por medio de la aceptación, expresa o tácita, así que puede rechazarlo. Tiene derecho a que se le remita el ejemplar de la carta de porte cuando viaje con la mercancía, avisarle de la llegada de las cosas y proceder a la entrega de las mismas. También tiene derecho a la restitución del precio pagado por el expedidor cuando el transporte no se hubiese realizado total o parcialmente. Estos derechos pasan a sus sucesores universales. El destinatario puede demandar al transportista para que realice el transporte o responda si las mercancías sufren averías.

El expedidor tiene derecho a exigir la realización del transporte, disponer de la mercadería, obtener la restitución del precio si no se realiza el viaje, y resolver el contrato en esta hipótesis, con la correspondiente indemnización.

El poder de disponer de las mercancías le da derecho a retirarlas del aeródromo de partida, a detenerlas durante el viaje si hubiese algún aterrizaje y a requerir su retorno al punto de partida. Pero esto implicaría una novación y su ejercicio está condicionado al cumplimiento de sus propias obligaciones, al pago de todos los gastos con motivo de sus instrucciones y que no produzca perjuicios.

El expedidor tiene un deber de información para que el transportador pueda responder a las preguntas de los organismos estatales y debe darle los documentos que lo respalden. La tradición de la mercadería es uno de los efectos del contrato ya que no es constitutiva o sea, que no integra su perfeccionamiento.

Está expresamente previsto en el convenio de Varsovia que el expedidor pague contra reembolso, por lo que el destinatario abonará el precio, pero si no lo hace, será pagado por el expedidor.

Tarifas: en los servicios internacionales de transporte, las tarifas pueden fijarse por acuerdo entre los Estados, pero es usual que la IATA lo haga.

Acciones: Se puede realizar una transacción y ésta extingue la obligación con relación a todos los responsables, no sólo el transportista.

Antes de entablar una acción, se debe hacer la protesta, tanto para el transporte de mercancías como el de equipajes, tanto en el ámbito nacional como el internacional. Nuestro código dice que la recepción de las cosas hará presumir que fueron entregadas en buen estado y conforme al título de transporte, salvo prueba en contrario, y si no fuera así el destinatario deberá hacer la protesta dentro de los 3 días para el equipaje y de 10 para las mercancías, desde la entrega. En caso de pérdida o retardo, 10 días siguientes a la fecha en que debió producirse la entrega. La protesta deberá hacerse por reserva en el documento de transporte o por escrito, notificando al transportista, y si no se hace, será inadmisibles la acción, es un plazo de caducidad, contra el transportador excepto el caso de

fraude (art 148 y 149 CA). Los casos son en días corridos.

Fallo: Columbia c/Air France: La Corte Suprema resolvió que el plazo debe contarse desde que el destinatario recibe la guía aérea, porque desde ahí tiene la disposición jurídica y material de la carga.

Según el convenio de Varsovia, la acción puede ser ejercitada, a elección del demandado, en el domicilio del transportador, el lugar de su sede principal o el lugar de destino.

Prescripción: 2 años desde que llegó a destino, en el plano internacional, 1 en Argentina.

Transporte sucesivo y combinado: En el caso del transporte sucesivo de mercancías o equipajes, el expedidor podrá accionar contra el primer transportador, y el destinatario contra el último. Pero ambos podrán además, accionar contra el transportador que hubiera hecho el curso en el cual se haya producido la destrucción o avería. Ambos transportadores serán solidariamente responsables ante el expedidor o destinatario.

Transporte de personas: Es el contrato por el cual una de las partes se obliga a trasladar por vía aérea una o más personas, y la otra se obliga a pagar un precio. Puede ser interno o internacional, y en este último caso se registrará principalmente por la Convención de Varsovia.

Sujetos: No es lo mismo viajero que pasajero. El pasajero es quien tiene derecho a ser trasladado en virtud del contrato de transporte. En cambio, el viajero es toda persona que efectivamente es transportada.

No tienen la calidad de pasajeros los tripulantes de la aeronave ni quienes están viajando clandestinamente.

Es posible reservar un lugar para un tercero, en una aeronave.

El transportador contractual y el de hecho: El transportista contractual es una parte esencial en los contratos de transporte, es quien formaliza el contrato. El transportista de hecho, es el que lleva a cabo la operación de trasladar de un punto a otro a los pasajeros.

El Convenio de Guadalajara, que completó el Convenio de Varsovia, equiparó la situación de quienes formalizan un contrato de transporte con la de quienes cumplen efectivamente la operación. El Convenio los hace solidariamente responsables, sin perjuicio de los recursos que puedan entablar entre ellos, cuestión que fue tomada por nuestro Código en el art. 153. En todos los casos habrá un contrato en la base de la relación que origina la responsabilidad, porque el transportista de hecho, si bien no está ligado contractualmente con el pasajero, sí lo está con el transportista contractual. Estas disposiciones también se aplican para el transporte de mercaderías.

La exigencia de la expedición del billete sin mencionar quién debe hacerla tiene la virtud de permitir que esa expedido por el transportista de hecho o por un agente u otro transportador, si que ello afecte el funcionamiento del régimen de responsabilidad del Convenio.

Derechos y obligaciones: El transportador tiene la obligación de trasladar al pasajero hasta el lugar estipulado, y el pasajero debe pagar.

El transportador tiene el deber de velar por la seguridad del pasajero y garantizar su debida protección.

El transportador tiene derecho a percibir el precio, condicionar la admisión del pasajero, modificar las condiciones del transporte cuando las circunstancias lo justifiquen, no realizar el transporte en los casos en que existan algunas causales y exigir la reparación de todos los daños producidos por hechos del pasajero.

El derecho de condicionar la admisión del pasajero puede hacerse por su no presentación en horario, que sea un niño sin compañía de un mayor o su estado de salud, entre otros. Se pueden modificar

las condiciones del transporte por motivos de seguridad ya sea mientras se desarrolla el vuelo o luego de celebrado el contrato pero antes de cumplirlo.

El transportista debe cumplir su prestación mediante una aeronave adecuada, no es usual individualizarla.

El pasajero tiene el deber de cooperación, y si no se ajusta a las instrucciones así como también si se conduce de manera inconveniente o presenta síntomas de estar alcoholizado o drogado, puede ser excluido del viaje.

En ciertos supuestos, el pasajero tiene derecho a la restitución del precio del pasaje: si el viaje se interrumpiese, se reembolsa la parte proporcional del precio, por el trayecto no realizado y los gastos ordinarios de desplazamiento y estadía hasta poder continuar el viaje. Si no se hubiera realizado, se devuelve el precio del pasaje. Además, si hay culpa del transportador, deben agregarse el pago de las indemnizaciones.

Si el pasajero no se presenta no tendrá derecho a exigir la devolución del importe. Pero si la aeronave partiera con sus plazas ocupadas, el transportador debe reintegrar el 80% del precio.

Documentación: distintos instrumentos y tendencias modernas

El contrato de transporte no es formal pero debe instrumentarse mediante el billete de pasaje, exigido en el plano internacional. En Argentina también se exige el billete de pasaje pero sólo para el transporte regular, aunque siempre se exige la prueba escrita.

Su función es probatoria pero no hace a la validez del contrato. Si el transportador acepta pasajeros sin expedir el billete, no podrá ampararse en la limitación de responsabilidad.

Nuestro Código exige que el billete indique el número de orden, lugar y fecha de emisión, punto de partida y destino, y nombre y domicilio del transportador.

El billete tiene una calidad instrumental, lo expide el transportista, es un título habilitante para el pasajero que le permite ser transportado entre los lugares previstos y sus cláusulas son el resultado de la voluntad contractual de las partes, nota que no varía por las circunstancias de que sea un contrato por adhesión.

Billete pasaje abierto: en las líneas regulares es corriente admitir la reserva del pasaje por su titular, de modo que éste puede, más adelante, determinar la fecha de su viaje y ya tiene el título para hacerlo.

Equipaje: Es el contrato por el cual el transportista se obliga a trasladar, conjuntamente con el pasajero, es decir en el mismo vuelo, su equipaje.

Equipaje son los artículos y efectos personales del pasajero, son el conjunto de cosas de uso personal y doméstico que el viajero lleva en el mismo vuelo en el que se traslada. Se distingue de las mercancías porque éstas se relacionan con el interés mercantil del expedidor y el transportista. No es un contrato autónomo, sino accesorio de un contrato de transporte de pasajeros.

El precio por el equipaje queda comprendido dentro del precio del billete de pasaje, entonces este contrato es gratuito. Por lo general, se establece un peso máximo de equipaje por pasajero, y si se excede, se deberá pagar de más.

Se debe distinguir entre el equipaje de mano y el equipaje registrado. El primero queda bajo la custodia del pasajero, mientras que el equipaje registrado es el que se entrega al transportista para su custodia.

El equipaje no posee un destinatario y no puede ser cedido.

Al recibir el equipaje registrado, el transportista debe entregar al pasajero un documento llamado "talón de equipaje", según nuestro Código y la Convención de Varsovia. Es un documento que instrumenta y prueba la obligación del transportista de trasladar junto con el pasajero, el equipaje. Será emitido en doble ejemplar, uno se entrega al pasajero y el otro se lo queda el transportador. Puede ser expedido por separado o unido al billete de pasaje, circunstancia expresamente prevista

en el Protocolo de La Haya.

Su función es servir como medio de prueba, no hace a la validez del contrato. Pero si el transportista no lo entrega o si el mismo no contiene las indicaciones correspondientes, el transportista no podrá ampararse en la limitación de su responsabilidad.

El talón de equipaje debe indicar la numeración del billete de pasaje, los puntos de partida y destino, el peso y la cantidad de los bultos y el monto del valor declarado.

Distinto es el caso de los equipajes no acompañados, y en este caso la calidad de "equipaje" puede ser seriamente discutida, ya que el viajero no se ha de servir de ellas durante el viaje ni son conducidas en el mismo vuelo.

Transporte regular: Son elementos relevantes de este tipo de transporte, la continuidad del servicio, su organización en forma de serie sistemática, la apertura al público de modo de permitir su utilización por todos los interesados, su prestación en rutas e itinerarios prefijados y su sujeción a horarios preestablecidos y conocidos. No es necesaria una permanencia constante en la prestación de los servicios, porque pueden ser estacionales. Pero la periodicidad de los servicios debe reiterarse conforme a alguna base de frecuencia repetida. Necesitan autorización de los Estados.

Sistema internacional: En el transporte internacional, no existe un régimen único, sino que rige el Convenio de Varsovia para cuando los puntos de partida y de destino estén situados en el territorio de dos altas partes contratantes o en el de una sola, con una escala prevista en cualquier otro Estado.

La casi totalidad de los contratos de transporte que quedan fuera de su ámbito son reglados por las condiciones generales elaboradas por la IATA, incluidas por las partes en sus convenciones por vía de la adhesión.

Cuando esto no ocurre, se rige por las reglas del Derecho Internacional Privado.

Transporte sucesivo y combinado: Si el transporte fuese sucesivo, el pasajero no podrá accionar sino contra el transportador que haya efectuado el transporte en el curso del cual se hubiese producido el accidente o el atraso, salvo que el primer transportista hubiese asumido expresamente la responsabilidad por todo el viaje. Art 151 CA.

Unidad 11:

Infortunios aeronáuticos:

Accidente aéreo: es todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del período entre el momento en que una persona entra a bordo con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, por el cual alguna persona muere o sufre lesiones graves por hallarse en la aeronave o por contacto directo con ella o la aeronave sufre daños de importancia. Esta es la definición del Anexo 13 de la OACI.

Esto ha recibido diversas críticas por el modo en que establece el período dentro del que pueda producirse el hecho, la relación del damnificado con la aeronave y las consecuencias exigidas, ya que deja afuera las lesiones leves o daños a otros bienes que no sean la aeronave.

Según el proyecto de Código Latinoamericano de ALADA, el accidente será la producción de un daño originado por el uso de una aeronave en su actividad específica.

Videla Escalada dice que cualquier acontecimiento que origine daños a personas o cosas, siempre que derive del empleo de una aeronave en su actividad específica, y que no se trate por el incumplimiento o la mala ejecución de un contrato de transporte.

El Decreto 934/70 dice que un accidente de aviación es todo hecho que se produzca al operarse una

aeronave y que ocasione muerte o lesiones a alguna persona, o daños a la aeronave, o motive a que ésta los ocasione.

Investigación de accidentes:

Según la Convención de Chicago de 1944, en caso que una aeronave sufra, en el territorio de otro estado un accidente que ocasione muerte o lesión grave, o que indique graves defectos técnicos en la aeronave o los servicios para la navegación, el Estado donde ocurra abrirá una encuesta sobre las circunstancias. Se permitirá al Estado donde esté matriculada la aeronave que designe observadores para que presencien la encuesta. Además el Estado que la realice deberá comunicar al otro Estado, el informe y las conclusiones.

Este artículo se critica porque parte de la doctrina considera que todos los accidentes deben ser investigado, no sólo los que producen estos resultados.

La obligación de prestar colaboración, declarando y prestando documentación, en esta investigación es una carga pública. Los restos del accidente no deben ser removidos antes de la intervención de los investigadores, ellos son los únicos facultados para liberar los restos.

El Código Aeronáutico dice que todo accidente será investigado por la autoridad aeronáutica para determinar sus causas y establecer las medidas para evitar su repetición.

La instancia administrativa investiga el accidente como hecho, para determinar sus causas, y tratar de evitar su repetición. La Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación, dependiente del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea, hace la investigación técnica y las medidas de prevención, en los casos de accidentes con aeronaves civiles en Argentina. La instancia judicial, es independiente de la administrativa, y entiende en las acciones civiles o penales que nazcan del hecho. Pero podrá tener en cuenta las conclusiones de la instancia administrativa, y en la práctica son de gran utilidad. Si el accidente de una aeronave civil argentina se produce en el extranjero, el comando de Regiones Aéreas podrá designar observadores, conforme a los convenios internacionales.

El procedimiento comienza cuando alguien toma conocimiento de un accidente de aviación, en cuyo caso debe comunicarlo a la autoridad más próxima. La Junta procederá a establecer una guardia en el lugar del accidente hasta la llegada de los investigadores. La guardia designada deberá evitar la remoción de los restos, salvo que ello sea necesario para las operaciones de asistencia o salvamento o para evitar mayores daños.

Si fuese indispensable la remoción, deberán inventariarse los elementos y equipos de la tripulación y los pasajeros, individualizándolos e indicando su posición mediante un croquis y sacando fotografías. Lo mismo se hará con los fallecidos.

La investigación técnica será resuelta por el Presidente de la junta y deberá determinar las causas del accidente, establecer si las reparaciones deban efectuarse con o sin cargo cuando haya material del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea involucrado y lo mismo para su personal, aplicará las sanciones correspondientes, propondrá la instrucción del sumario y denunciará la comisión de todo delito que surja de la investigación.

Contra las decisiones del Presidente de la Junta, procede el recurso de apelación que debe interponerse dentro de los 10 días hábiles, desde la notificación del pronunciamiento, y ante la misma autoridad que dictó la medida. El recurso debe hacerse por escrito, ser fundado y bastarse a sí mismo, porque en caso contrario no será admitido. Si la autoridad de aplicación considerase necesario cumplir nuevas diligencias de investigación o ampliar las producidas, o si observase deficiencias que afecten la legalidad del procedimiento, o hiciere lugar a las medidas de prueba ofrecidas por el recurrente, devolverá las actuaciones al Organismo donde se instruyeron para que las haga y eleve nuevamente las actuaciones. Contra la resolución de la autoridad de la apelación, no habrá recurso en la vía administrativa. Si las sanciones fuesen de inhabilitación definitiva, caducidad de concesiones o retiro de autorizaciones, sólo podrán ser disueltas por el Poder Ejecutivo, y al igual que las multas grandes, la inhabilitación temporaria por más de 15 días y la suspensión temporaria de concesiones, serán recurribles ante la justicia federal en lo contencioso-

administrativo.

Abordaje: es toda colisión sobrevenida por cualquier causa, entre dos o más aeronaves en vuelo, según la CITEJA, es la definición restringida. Nuestro código dice que el abordaje es toda colisión entre dos o más aeronaves en movimiento. Y se consideran también abordajes los casos en que se causen daños a aeronaves en movimiento o a personas o bienes a bordo, por otra aeronave aunque no haya verdadera colisión.

Al utilizar la expresión “también son abordajes”, no se afirma que lo sean, sino que los estima tales para cubrir situaciones que de otro modo, estarían en lagunas legislativas.

La colisión es un contacto material entre las aeronaves intervinientes.

Ordinariamente, la responsabilidad incumbe al explotador, se funda en la culpa y es limitada con la fijación de montos máximos individuales. Pero hay excepciones. No se puede limitar la responsabilidad en caso de dolo. Los terceros en la superficie tienen un régimen aparte. Los daños experimentados por las aeronaves no están previstos en las leyes, por lo que se aplican las normas ordinarias del Derecho Civil, y corresponde la reparación integral de los perjuicios. Los transportistas también pueden verse obligados a resarcir los perjuicios ocasionados a las personas o cosas transportadas, sobre la base de sus relaciones contractuales.

No hay normas internacionales específicos, sobre abordajes.

Se distingue a los abordajes en fortuitos, dudosos y culposos, los que a su vez pueden ser de culpa exclusiva de una aeronave o de culpa concurrente. Otra clasificación es de interno o internacional.

En los abordajes por caso fortuito, cada uno de los explotadores debe soportar sus propios daños, pero si hubo culpa de alguna de las aeronaves, debe indemnizar los daños sufridos por las demás. En el caso de la culpa concurrente, la responsabilidad se distribuye la responsabilidad en relación con la culpa de cada aeronave, pero si esto no puede demostrarse, se distribuye en partes iguales.

Búsqueda, asistencia y salvamento: conceptos, características, clases, responsabilidades emergentes.

Conceptos: La búsqueda es el conjunto de operaciones tendientes a investigar la situación y condiciones en que se encuentra una aeronave cuando se ha perdido el contacto con ella. Suele ser el paso previo para la asistencia o el salvamento. Los explotadores y comandantes de aeronaves están obligados a colaborar con las búsquedas, cuando sean requeridos por la autoridad.

La asistencia tiene dos significados, porque a veces equivale al socorro, o sea que la expresión se emplea aun un sentido general y abarcando el salvamento y la búsqueda, y a veces tiene una modalidad más precisa, entendiéndose como una figura comprendida dentro del socorro.

La asistencia y el salvamento tienen la misma regulación. Videla Escalada define la asistencia como la operación de socorro realizada en beneficio de una aeronave amenazada por un peligro inminente de perderse, a fin de prevenir ese riesgo, mediante una colaboración prestada a la tripulación de la máquina. Dicha tripulación aún se encuentra en condiciones de contribuir a su propia salvación. Persigue una finalidad preventiva y se trata de ayudar a la máquina.

El salvamento sería el socorro que se presta en casos más graves, cuando el siniestro ya se ha producido y sólo se puede reducir sus consecuencias. Aquí se trata de rescatar a las personas.

Características: Según el Anexo 12 del Convenio de Chicago, cada Estado deberá autorizar a sus centro de coordinación de salvamento para que soliciten a otros centros la ayuda necesaria y para que den su permiso para el vuelo de las aeronaves que provean el salvamento.

Hay una obligación legal de auxiliar personas, e incluso de asistir a las aeronaves en peligro. El incumplimiento de estos deberes constituye un delito reprimido con prisión. Pero no existe la obligación de prestar socorro cuando esté asegurado en iguales o mejores condiciones, o cuando el socorro pudiera significar riesgo para las personas a bordo de la aeronave auxiliadora. Tampoco es

obligatorio cuando no hubiese posibilidades de prestar un socorro útil. En cambio, el salvamento de bienes es voluntario.

Responsabilidades emergentes: En caso de socorro, los explotadores de la aeronave socorrida son los responsables. Los acreedores son los explotadores de la aeronave auxiliadora.

En cuanto a las remuneraciones por salvamento de bienes, son responsables proporcionalmente, los propietarios de los bienes salvados, y son acreedores los explotadores de la aeronave salvadora.

Videla Escalada entiende que si el bien salvado es la aeronave, la responsabilidad debe repartirse entre el propietario y el explotador. En cambio, Lena Paz entiende que si hubo asistencia, el explotador responde, pero si hubo salvamento paga el propietario.

El acreedor por salvamento de bienes puede dirigir su acción contra cada uno de los propietarios de los bienes salvados, o directamente contra el explotador, el que tendrá derecho a repetir de aquéllos (art 180).

El comandante y la tripulación no participan del salario de asistencia. Si las remuneraciones se pactaron por convenio entre partes en el momento del socorro, bajo la influencia del peligro, no está prevista la modificación del monto no equitativo. (Diferencia con el Derecho de la Navegación). Videla Escalada entiende que esto sería posible de todas formas, para la aplicación de las normas del Derecho Civil sobre los vicios de la voluntad.

Las indemnizaciones son debidas aunque ambas aeronaves pertenezcan a un mismo explotador.

Las obligaciones de búsqueda, asistencia y salvamento de personas alcanzan a las aeronaves públicas, y el explotador de la aeronave socorrida deberá pagar las indemnizaciones con la limitación al valor de la aeronave socorrida. Y estas disposiciones también se aplican a los casos de socorro prestados por medios marítimos o terrestres.

Normas nacionales e internacionales: La obligación de prestar asistencia y salvamento recae sobre el comandante. En cambio, en la búsqueda son responsables el comandante y el explotador.

La diferencia es porque en el primer supuesto, es el comandante el que debe decidir en el momento. En la búsqueda, el explotador tiene la posibilidad de comunicarse con el comandante y tomar decisiones.

El auxilio a personas es gratuito, y el que lo presta sólo se hace acreedor de las indemnizaciones por los gastos y daños emergentes de la operación o producidos como consecuencia directa de ellas. Las indemnizaciones están a cargo del explotador de la aeronave socorrida y no pueden exceder, en conjunto, el valor que tenía la aeronave antes de producirse el siniestro.

Cuando no hay obligación de socorrer, el que presta auxilio no adquiere derecho a ser indemnizado, salvo que haya salvado o contribuido al salvamento de alguna persona, cuando hubo resultado útil. Quien auxilia a personas se hace acreedor de una remuneración, sólo en los casos en que también hubo salvamento de bienes, en cuyo caso será acreedor de una parte equitativa de la remuneración acordada al que salvó cosas.

En cuanto a los bienes, la remuneración por su salvamento no podrá exceder el valor de los bienes salvados y será fijada según los riesgos corridos por el salvador, los gastos y averías sufridos por el salvador, las dificultades del salvamento, el peligro corrido por el socorrido y el valor de los bienes salvados.

La Convención de Bruselas propone como bases para fijar la indemnización: el éxito obtenido, los esfuerzos y el mérito, el peligro, el valor material expuesto, etc. Y en segundo lugar, el valor de las cosas salvadas. Además esta convención (o la de 1938, si son otras) excluye de la obligación de colaborar en la búsqueda, asistencia o salvamento a las aeronaves públicas, a diferencia de nuestro código, que comprende incluso a las aeronaves militares.

El Convenio de Bruselas, además de establecer el derecho de la aeronave asistente a percibir indemnización cuando se asiste a personas en peligro, también otorga a la aeronave asistente el derecho a remuneración cuando salva a una aeronave en el mar.

El Convenio, al igual que en los Convenios de Varsovia y Roam, fija los límites a las

indemnizaciones en francos de 65 miligramos y medio de oro

Daños a terceros en la superficie: concepto, características, responsabilidad. Normas nacionales e internacionales.

Concepto: la actividad aeronáutica es susceptible de provocar daños en la superficie a terceros, sea en su persona o en sus bienes, quienes son totalmente ajenos a la actividad aérea.

Características: Se adopta el principio de responsabilidad objetiva y limitada. Son daños provenientes de una aeronave en vuelo o de una persona o cosa caída o arrojada desde la misma o del ruido anormal de aquella. Sólo se reparan los daños que son consecuencia directa de estos hechos.

Sólo se debe probar la relación de causalidad entre el hecho y el daño, no la culpa. Está basada en el riesgo creado. La caída de una persona fue agregada por la Convención de Roma de 1952. El ruido no estaba en las convenciones pero sólo está en nuestro Código, inspirado por la labor de la OACI. Recordemos que se considera que una aeronave está en vuelo desde que aplica la fuerza motriz para despegar, y hasta que termina el recorrido de aterrizaje.

Responsabilidad: El explotador de la aeronave es el responsable de los daños a terceros en la superficie. Si los daños fueron causados por un tenedor ilegítimo, es decir, quien la usa sin consentimiento del explotador, responde por el daño causado sin la limitación de responsabilidad. El explotador será responsable solidariamente, salvo que pruebe que ha tomado las medidas adecuadas para evitar su uso ilegítimo.

La única causa de exoneración de la responsabilidad, que se admite, es que exista culpa del damnificado pero al carga de prueba corresponde al explotador.

También se excluyen los daños originados por acciones de guerra, disturbios civiles o los producidos por la aeronave en poder de la autoridad pública, y el hecho de un tercero, que no son causas de exoneración pero no entran dentro del ámbito del Convenio de Roma

Esta responsabilidad es limitada, y estos límites se fijan según el peso de la máquina. Se parte de la idea que los daños que pueda causar la aeronave está en relación con su peso, es decir, con el peso máximo autorizado por el certificado de aeronavegabilidad. El promedio de indemnización por kilogramo desciende a medida que aumenta la escala. En nuestro país, esto se regula por el art. 160 CA. Además, el monto total de las indemnizaciones que puede recibir una persona no puede superar lo 500.000 francos, en el plano internacional, y de 2.000 pesos argentinos oro en el país.

Los eximientes de responsabilidad pueden ser invocados por el explotador, el propietario inscripto, la persona que ha cedido el derecho del explotador por menos de 14 días y quien tenía la guarda de una aeronave usada sin su consentimiento.

Si concurren daños a las personas y a los bienes, la mitad de la cantidad a distribuir se destinará preferentemente a las personas, y el resto se prorrateará entre los daños a los bienes y la parte no cubierta de las demás indemnizaciones.

Cuando las sumas debidas a varios damnificados excediera los límites máximos, se reducirá proporcionalmente el derecho de cada uno.

El beneficio de limitar la responsabilidad se pierde en caso de dolo de él o sus dependientes.

El explotador tiene la obligación de constituir un seguro para garantizar el resarcimiento de los eventuales daños.

Hay un plazo de 6 meses, pasado el cual el damnificado sólo podrá cobrar de lo que aún quede sin distribuir entre las víctimas. Además, la acción prescribe a los 2 años y caduca a los 3. El tribunal competente será el del lugar del hecho, pero por excepción, las partes pueden acordar que sea en otro lugar o mediante arbitraje, sin perjudicar los derechos de terceros.

Normas nacionales e internacionales: El primer texto internacional destinado a este tipo de

responsabilidad extracontractual fue la convención de Roma de 1933, la cual fracasó. Posteriormente sus principios fueron adoptados por la Convención de Roma de 1952, la que hoy sigue en vigencia.

Nuestro Código sigue a la convención de Varsovia de 1929 y a las modificaciones de La Haya. También sigue a los de Roma, de 1933 y 1952.

Actos ilícitos

Hay hechos que mediante el transporte se consiman un delito, y también pueden producirse hechos ilícitos derivados específicamente de la actividad aviatoria. Estos últimos son los delitos aeronáuticos. Éstos son: el apoderamiento ilícito de aeronaves, la violación de fronteras, el sobrevuelo en zonas prohibidas, la conducción de aeronave sin título habilitante, etc.

Distintas posturas doctrinarias: Muchos doctrinarios entienden que si bien hay delitos aeronáuticos, esto no es suficiente para afirmar la existencia de un derecho penal aeronáutico. Rodríguez Jurado dice que no existe por el derecho penal implica un todo orgánico, entonces el hecho técnico de la aeronavegación no justifica la creación de un nuevo derecho.

Sin embargo, lo más aconsejable en materia de método legislativo, será que todos los ilícitos aeronáuticos estuviesen en el respectivo Código.

Distintas posturas doctrinarias: Hay diversas opiniones sobre la distinción entre delitos y faltas. Algunos creen que la diferencia es la sanción que corresponde a cada uno, ya que los delitos son castigados con prisión y son sancionados luego del pronunciamiento del poder legislativo. Las faltas, en cambio, tienen penas más leves, multas e inhabilitaciones, y las sanciona el órgano administrativo.

Otra corriente de opinión entiende que la distinción es una cuestión de política legislativa, porque nada impide que el hecho que hoy está legislado como falta, mañana sea delito.

El Código aeronáutico distingue entre estas dos categorías según la sanción correspondiente.

Sistemática legislativa: El Código Aeronáutico antiguo tipificó una serie de delitos. Pero después se dictó una ley de reforma del Código Penal y estas figuras pasaron a estar allí, quedando derogadas las del Código Aeronáutico.

Hoy hay normas penales del Código Aeronáutico que fueron derogadas y otras que aún tienen vigencia. Y en el Código Penal hay figuras delictivas vinculadas con la actividad aeronáutica.

Las normas penales del código aeronáutico en vigencia son los artículos 219 menos los incisos 4 y 5, 220, 223 y 224.

Las normas del Código Penal sobre nuestra materia son: el art. 190, 194, 196, 198 incisos del 2 al 7 y 199.

Faltas: El Código Aeronáutico dice que las infracciones que no sean delito, serán determinadas por el Poder Ejecutivo y serán sancionadas con apercibimiento, multa, inhabilitación temporaria o definitiva de las facultades que habían sido otorgadas por los certificados de idoneidad, suspensión temporaria de las concesiones autorizadas o permitidas, caducidad de las concesiones o retiro de las autorizaciones, o permisos para la explotación de servicios comerciales aéreos.

El órgano que aplica estas sanciones es la autoridad aeronáutica, salvo cuando sea inhabilitación definitiva o los supuestos subrayados, en cuyo caso las fija el Poder Ejecutivo.

El procedimiento a seguir será fijado por el Poder Ejecutivo, debe ser sumario y actuado, asegurar dos instancias y el derecho de defensa. La reincidencia deberá ser dentro de los 4 años, tras lo cual prescribirá la acción.

En algunos casos se puede recurrir ante la Justicia Federal en lo contencioso administrativo. El monto de las multas ingresará al Fondo Permanente para el Fomento de la Aviación Civil.

Apoderamiento ilícito de aeronaves: Tratado por el Convenio de Tokio, es cuando una persona a bordo, mediante violencia o intimidación, comete un acto ilícito de apoderamiento, interferencia o

ejercicio del control de una aeronave en vuelo, o que sean actos inminentes. El convenio fija los poderes del comandante y reglas de competencia.

El Convenio de La Haya habla de este delito, diciendo que toda persona a bordo de una aeronave en vuelo que ilícitamente mediante cualquier forma de intimidación, se apodere de la aeronave, ejerza el control de la misma o intente cometer tales actos, o sea cómplice de la persona que lo haga, comete este delito.

El Estado en cuyo territorio se encuentre el delincuente, si pudiera, deberá detenerlo o tomar otras medidas de seguridad y debe proceder a una investigación preliminar de los hechos. Los estados contratantes deberán tomar todas las medidas apropiadas para que el comandante legítimo de la aeronave recobre o mantenga su control. El Estado en cuyo territorio se encuentre la aeronave, deberá facilitar a los pasajeros y a la tripulación la continuación del viaje, y deberá devolver la aeronave y su carga a los legítimos poseedores.

Las controversias sobre este Convenio serán resueltas mediante negociaciones, si no se consigue, luego se someterán a arbitraje por 6 meses, si no llegan a ponerse de acuerdo, podrán ir a la Corte Internacional de Justicia.

Normas nacionales e internacionales: Algunos delitos, tienen la posibilidad de que sean iniciados en un país, se continúen en otro y se consumen en un tercero, pongan en peligro bienes jurídicos de distintas jurisdicciones, dependan de un hecho técnico de caracteres incuestionablemente internacionales o atenten contra principios y bienes jurídicos comunes a todo el género humano.

Esta internacionalidad, llevó a los Estados a concretar el Convenio de Tokio de 1963, el Convenio de La Haya de 1970, el Convenio de Montreal de 1971 y el Protocolo adicional a este último.

El seguro aeronáutico:

Éste es una especie dentro del género de los seguros. Su objeto específico es el riesgo aeronáutico. El riesgo mencionado es el riesgo a cualquier acontecimiento dañoso proveniente de la aeronavegación, es decir, proveniente de una aeronave en su actividad específica.

Se formaliza mediante un acuerdo de voluntades, por el cual el asegurador se obliga a indemnizar, ya sea al asegurado o al beneficiario, por los riesgos de la aeronavegación, mediante el pago de un premio. Es un contrato consensual, bilateral, oneroso, no formal, aleatorio y comercial. Además, este seguro es obligatorio.

Los aspectos de fondo de este contrato se rigen por la Ley de Seguros. El Código Aeronáutico también tiene un título en el que se refiere a los seguros pero regula ciertas modalidades.

El explotador está obligado a contratar un seguro de responsabilidad civil por los daños a los pasajeros, equipajes o mercancías transportadas y daños a terceros en la superficie. Pero este seguro puede ser sustituido por un depósito en efectivo o en títulos nacionales o por una garantía bancaria.

Las aeronaves extranjeras también deberán tener estos seguros, obligatoriamente, para circular.

El art 194 regula las garantías para el caso de los explotadores de varias aeronaves, diciendo que pueden constituir un depósito o garantía por todas las aeronaves, si la misma alcanza los 2/3 del valor de cada aeronave si fueran 2, o la mitad, si fueran 3 o más.

Clasificaciones: En el ámbito de este seguro quedan comprendidos diversos tipos de seguros, como el de la aeronave en sí, el de las personas que viajan en ella, el de las cosas transportadas, daños a terceros en la superficie, etc.

La clasificación tradicional los divide en seguros de personas, de cosas, entre los que se incluyen los seguros de casco, que son aquellos que cubren los daños que pueda sufrir la aeronave, y los seguros de responsabilidad civil, que cubren todas las indemnizaciones.

Importancia del coseguro y del reaseguro

La magnitud de los riesgos y de las indemnizaciones ha determinado que diversas aseguradoras se

agrupen en pools o consorcios para repartir los riesgos entre ellas. En Argentina existe el pool ADA, que agrupa la mayor parte de estas empresas. Este funciona en base al sistema de caseguro, recepcionando los seguros contratados por cualquiera de las empresas adheridas y responsabilidad de la operación. Si se concreta un riesgo, todas las empresas asociadas se distribuyen las pérdidas, así como también se distribuirán las primas. Las pólizas son emitidas por ADA, en nombre y representación de las compañías y sus textos son idénticos.

El Convenio de Roma de 1952, sobre daños a terceros, establece que el asegurador sólo podrá oponer a las demandas los medios de defensa que corresponden al operador, la falsificación de documentos, que el daño se haya producido después de que ella seguridad dejó de estar en vigencia, pero si ésta expira durante el viaje se prolongará hasta el primer aterrizaje o hasta las 24 hs, y si la garantía deja de ser válida por otras razones, será considerada vigente por 15 días desde la notificación por el asegurador o al retiro efectivo del certificado del asegurado o el certificado de garantía, si se efectúa antes de los 15 días. También podrá oponer que se efectuó fuera de los límites territoriales previstos en el contrato, salvo que esto fuera así por causas de fuerza mayor o una falla de pilotaje.

