

-TRANSPORTE-

UNIDAD I: GENERALIDADES DEL TRANSPORTE

Acepciones del término transporte.

- Transporte en sentido técnico: es la traslación de un cuerpo de un lado a otro en el espacio. Esta acepción es esencialmente objetiva y considera la idea del desplazamiento como el hecho físico que se presenta como imprescindible que lo diferencia de las otras acepciones. El hecho técnico del transporte requiere de determinados elementos sin los cuales no podría verificarse. Éstos elementos son: el medio o ámbito espacial donde se desarrolla el transporte, el vehículo utilizado, los sujetos u objetos involucrados en el desplazamiento y la infraestructura logística necesaria para su realización. El **medio** es el espacio físico o ámbito en que se desarrolla el fenómeno del desplazamiento o traslado (la superficie terrestre, el espacio acuático navegable, el espacio aéreo y el espacio ultraterrestre; cuando hacemos referencia a la superficie terrestre queda incluido el ámbito subterráneo). En cuanto a los **vehículos**, éstos se corresponden con los distintos ámbitos físicos (el automotor, el ferrocarril, el buque, la aeronave y la nave espacial; también el ducto o tubería ya que por medio de él se transportan utilizando la superficie terrestre o el lecho subacuático gases, hidrocarburos, agua, electricidad, etc.).
- Transporte en sentido económico: el transporte es una herramienta o un factor fundamental en el proceso de circulación de bienes y servicios. Todo el comercio nacional o internacional de mercaderías o efectos requiere de su transporte al lugar de destino para su distribución y comercialización. En este sentido el transporte genera una determinada transformación de los bienes en el espacio. Es una actividad esencial en la cadena de distribución de mercaderías, tanto por su función como por el costo que representa en el precio de un producto desde la adquisición de la materia prima hasta su llegada a los consumidores finales.
- Transporte en sentido jurídico: constituye una fuente de obligaciones ya que importa la generación de un vínculo contractual obligacional entre las partes contratantes. Son aspectos centrales del análisis del contrato de transporte la responsabilidad del transportista y los distintos instrumentos regulatorios del Instituto.

Transporte sucesivo, combinado y multimodal.

- Transporte sucesivo: cuando se realiza por distintos vehículos pero del mismo modo (unidad modal) y emitiéndose un solo instrumento (unidad de contratación).
- Transporte combinado: cuando se emplean dos o más modos de transporte y (diversidad modal) y son independientes cada uno de ellos en cuanto su instrumentación jurídica (diversidad de contratación).
- Transporte multimodal: se trata de un transporte combinado en cuanto los distintos modos y vehículos utilizados pero considerado como una sola operación jurídica continuada. Requiere de: dos o más modos de transporte, un solo documento de transporte por la totalidad de la cooperación, un único precio y un único sujeto que asuma la responsabilidad por todo el transporte.

Relación y contrato de transporte.

El transporte puede existir fuera de todo vínculo contractual como un simple hecho, como cuando alguien se transporta a sí mismo o desplaza sus propios bienes sin valerse del servicio de otro. Debe distinguirse el **contrato de transporte** de la **relación de transporte**. En el primero, el traslado de una cosa o de una persona constituye el objeto principal del negocio jurídico mientras que en el segundo, este traslado reviste la calidad de acto jurídico que accede a otro que es principal.

El transporte benévolo.

Se entiende por transporte benévolo o de complacencia al acto de cortesía por igual el conductor o responsable de un vehículo determinado traslada a una o varias personas de un punto a otro (sea por invitación o aceptación) con la finalidad de producirles algún beneficio sin que éstas se obligan a

prestación de ninguna especie. Esta relación se caracteriza por la intención de las partes de no asumir ninguna obligación contractual.

Requisitos esenciales:

- Manifestación de la voluntad del transportista: la invitación o la aceptación constituyen el aspecto inicial de esta modalidad de transporte sin contrato. La invitación supone un acto original de cortesía que emana del transportador mientras que la aceptación requiere de una solicitud previa del transportado, expresa o gestual. El acuerdo logrado entre las partes no es con la voluntad de crear derechos y obligaciones entre ellos.
- Animus beneficendi: este requisito se basa en la total falta de contraprestación del sujeto transportarlo benévolamente para con el transportador.
- Autonomía: se requiere que entre transportador y transportado no exista un vínculo jurídico que involucre al transporte como una obligación accesoria de un negocio jurídico principal. Respecto de la responsabilidad del transportista, es de naturaleza extra contractual. Para que esta responsabilidad le sea imputada, el transportista debe haber sido culpable del hecho dañoso.

El transporte benévolo no debe ser confundido con el transporte gratuito. Mientras que el benévolo no tiene naturaleza contractual, el gratuito la supone. Si bien la gratuidad caracteriza al transporte benévolo, no significa que todo transporte gratuito sea benévolo. El gratuito debe regirse por las reglas del transporte oneroso ya que el transportado (pasajeros) no paga un precio por el traslado con que se beneficia pero cuenta con un verdadero derecho al mismo; existe una relación jurídica anterior ajena al sujeto beneficiado por la cual el transportador concede autorización para viajar sin abonar pasaje. En el transporte benévolo el beneficiado también se encuentra eximido de la obligación de pagar por el servicio que recibe, pero el traslado encuentra su causa fuente en el espíritu de cortesía del transportista.

Cuando el sujeto transportado abordó el vehículo sin conocimiento y sin consentimiento de su conductor corresponsable estamos en presencia de una especie de transporte-hecho que se llama **clandestino**.

El transporte como acto de comercio.

Según el derecho comercial, será acto de comercio aquel que la ley como tal así lo reconozca. Para nuestro código de comercio, son actos objetivos de comercio los enumerados en el artículo 8° y se presumen tales los realizados por los comerciantes (artículo 5°). Si un acto el comercial para una sola de las partes, todos los contrayentes quedan por razón de él sujetos a la ley mercantil salvo las excepciones previstas en el artículo 7°.

Según su género o categoría, los datos de comercio son naturales, por conexión y por voluntad legal. Son actos de comercio naturales aquellos que responden a un concepto económico del comercio. Los datos de comercio por conexión son aquellos que ordinariamente serían civiles hasta que la vinculación con un acto mercantil o con el ejercicio del comercio lo incorpora a la materia comercial. Los actos de comercio por voluntad legal son absolutos y no admiten prueba en contrario.

El artículo 8°, inciso 5° dice: “la ley declara actos de comercio en general... las empresas de transporte de mercaderías o personas por agua o por tierra”. No obstante no están contempladas en el código de comercio las empresas de transporte aéreo de mercaderías o personas, ellas existen en un estado equivalente a las de los transportes terrestres y acuáticos.

La empresa de transporte.

El concepto de empresa proviene de la economía política y no del derecho. Desde esta óptica económica la idea de empresa se emparenta con la de organización coordinada y accionada hacia la consecución de un fin determinado. La empresa no es un sujeto de derecho por lo que requiere de un titular que puede ser una persona física o jurídica, a diferencia del concepto de sociedad, que por ser

un sujeto de derecho puede ser titular de una empresa.

Como conclusión, el acto aislado del transporte no importa la ejecución de un acto de comercio en los términos del artículo 8º, inciso 5º el código de comercio dado que no existe en la especie la empresa que torna comercial a los transportes.

El empresario del transporte.

Es la persona física o jurídica titular de la empresa de transporte a la que explota comercialmente. Es un sujeto de derecho titular de una organización que coordina los recursos humanos y materiales con los cuales se ofrece a terceros servicios de transportes de mercaderías o personas a cambio de un precio.

El transporte como servicio público.

El servicio público es aquella actividad tendiente a satisfacer necesidades e intereses de carácter general, desarrollada por la administración pública o por particulares. Si este servicio es prestado por administración pública directa o indirectamente a través de concesionarios, estamos en presencia de los **servicios públicos propios**. Si la prestación se basa en la autorización o permiso de la administración al administrado o particular (prestatario) el servicio público será **impropio**.

La **concesión de servicio público** es el contrato administrativo mediante el cual el Estado (concedente) encomienda a la otra parte (concesionaria), por tiempo determinado, su organización y/o funcionamiento. Este concesionario no es representante del Estado, actúa en su propio nombre y a su propio costo y riesgo. El precio apercibir puede consistir en el pago por los correspondientes usuarios y o/o subvenciones.

Los caracteres esenciales de todo servicio público son: la continuidad, la regularidad, la uniformidad y la generalidad.

El **elemento “público”** de este servicio no se refiere al ente o persona que lo presta sino a quién dicha actividad va dirigida, por lo que se dice que deberá ser llamado **“servicio para el público”**.

El régimen jurídico aplicable a los servicios públicos propios e impropios es el del derecho administrativo. En cuanto a la jurisdicción competente para entender en las cuestiones referidas a los servicios públicos impropios, la cuestión difiere según:

- a) los litigios se susciten entre quien preste el servicio y el Estado por medidas que afectan a la prestación: la competencia será la correspondiente a la jurisdicción contencioso-administrativa;
- b) entre el prestador y el usuario: la cuestión queda bajo el conocimiento de la jurisdicción civil o comercial, según corresponda.

Los servicios públicos pueden ser gratuitos, onerosos o lucrativos según el usuario abone o no alguna suma por la prestación que le es suministrada. Cuando el usuario paga la acción y el monto abonado no sólo cubre el costo de las acción sino que además involucra en un porcentaje el beneficio económico del dador, este servicio **público y lucrativo**.

La retribución por el servicio público de transporte se denomina **“precio o tasa del servicio fijado en una rifa”**. Cuando la utilización del servicio es obligatoria para el usuario, la retribución es la **tasa**; cuando la utilización les facultativa, se denomina **precio**. Tanto la tasa como el precio resultan tarifados, y estas tarifas deben ser fijadas o aprobadas por la autoridad competente.

UNIDAD II: EL TRANSPORTE COMO DISCIPLINA JURÍDICA

Autonomías y plurimodalismo.

El jurista Moharde hace que se deje de lado la idea de la autonomía de cada modo de transporte.

Concepto del derecho de transporte.

Es el conjunto de principios y de normas que regulan la infraestructura, el ámbito espacial, los vehículos, los sujetos y las relaciones jurídicas surgidas del hecho técnico del desplazamiento de un punto a otro en el espacio de cosas o personas, en cualquier medio o vehículo, o en ocasión de él, y de las responsabilidades que emanen de todos ellos.

a) *“conjunto de principios y de normas que regulan...”*: los principios generales constituyen aquellas nociones básicas que la norma no puede contradecir sin afectar el de todo orgánico de la materia. En el derecho del transporte podemos reconocer los siguientes principios:

- el ámbito espacial y el vehículo admiten previsiones y soluciones jurídicas especiales para cada sistema o modo de transporte sin comprometer su unicidad conceptual;
- el transporte puede comprometer, en algún grado, el orden público;
- aún en el caso en que el ordenamiento jurídico establezca responsabilidad limitada respecto de la indemnización, el transportista podrá asumir responsabilidades mayores a las que le impone la ley;
- las obligaciones del transportista sobre lo transportado son siempre de naturaleza ex recepta;
- si el transportista no ha formulado observaciones, se presume que la carga, al ser recibida por él, se encontraba en buen estado.

b) *“...la infraestructura...”*: todo transporte exige de una infraestructura (por mínima que sea) entendiéndose por tal al conjunto de elementos o servicios que se consideran necesarios para el funcionamiento de una organización o para el desarrollo de una actividad. Si bien el transporte se desarrolla en el espacio, siempre requiere de instalaciones y servicios que lo posibiliten (señalización de los caminos, iluminación, etc.). También es importante la logística porque a través de ella se llevan a cabo las operaciones previas y posteriores al traslado efectivo del elemento transportado. Incluye la planificación, el almacenamiento, el embalaje, etcétera.

c) *“...el ámbito espacial...”*: es el medio físico en el que se ejecuta el desplazamiento. Incluye la superficie terrestre transitable, el ocio acuático y subacuático navegable, el espacio aéreo y el espacio ultraterrestre.

d) *“...los vehículos...”*: ver arriba.-

e) *“...los sujetos...”*: el recurso humano constituye otro elemento trascendente. Los sujetos de transporte más característicos son: el empresario de transporte o transportista, el cargador o expedidor, el pasajero, el destinatario, el comisionista, el agente de cargas (forwarder), el agente marítimo, etcétera. Todos estos sujetos interactúan como centros de imputación de derechos y obligaciones en las diferentes relaciones jurídicas que el transporte genera.

f) *“...y las relaciones jurídicas surgidas del hecho técnico del desplazamiento de un punto a otro en el espacio de cosas o personas...”*: estas relaciones jurídicas pueden ser de naturaleza contractual (contrato de transporte) o extra contractual (delitos).

g) *“...en cualquier medio o vehículo...”*

h) *“...o en ocasión de aquel...”*: Significa aquellas relaciones jurídicas surgidas antes o después de producido el desplazamiento o transporte en sentido técnico.

i) *“...y de las responsabilidades que emanen de todos ellos”*.

Caracteres del derecho de transporte.

1. Unicidad conceptual: engloba dentro de un mismo término todas las disciplinas.
2. Dinamismo: es la capacidad de adaptación que esta disciplina tiene a los fines de dar rápida respuesta a las necesidades humanas que requieren del hecho técnico del transporte.
3. Internacionalidad se refiere a la uniformidad de normas internacionales para evitar conflictos de leyes y de jurisdicciones.
4. Integralidad: se refiere a la integración de normativas públicas y privadas tendientes a preservar el factor seguridad, de la vida humana, que está amenazado en cada transporte.
5. Reglamentarismo: se refiere a la ardua reglamentación con que cuentan los distintos tipos de transporte.
6. Politicidad: el transporte es una cuestión de Estado, ya que es una herramienta indispensable en la circulación de bienes y servicios. Todo Estado tiene una determinada política en materia de transportes. La producción y distribución de los bienes requieren que el poder político se interese en las leyes que regirán la disciplina.

Fuentes del derecho.

Las fuentes formales se caracterizan por provenir de agentes externos al intérprete y son hechos sociales imperativos con suficiente entidad para dirigir su juicio (ley, costumbre, jurisprudencia y doctrina). Las fuentes materiales resultan de la libre actividad científica de los jueces, los cuales deben encontrar la regla adecuada al caso traído su conocimiento.

Derecho nacional (ley): reconocemos como fuente normativa en primer lugar a la Constitución Nacional, la cual garantiza como derechos inalienables los de navegar, comerciar y transitar; declara la libre navegación de los ríos interiores para todas las banderas y con sujeción a los reglamentos que el gobierno nacional, etcétera. De la reforma de 1994, surgen como fuente de jerarquía superior a las leyes de la nación los tratados concluidos con las otras naciones y con las organizaciones internacionales y los concordatos con la Santa Sede.

- Ley de defensa del consumidor: en la medida de que el transporte se ha considerado servicio público, surge como fuente normativa nacional de esta disciplina jurídica toda aquella regulación sancionada a los fines de brindar a los usuarios de transporte las debidas tutelas sustantivas y adjetivas.
- Convenciones y estatutos internacionales: la necesidad de uniformar la normativa aplicable al transporte ha desarrollado desde fines del siglo XIX la labor de los estados y distintos organismos y organizaciones tendiente a redactar ante proyectos de acuerdos y convenciones internacionales sobre temas que fueron considerados oportunos e importantes a los fines de la uniformidad jurídica de la materia.

La costumbre: no sólo ha sido el primer modo de expresión del derecho sino que lo fue en exclusividad. Es en el derecho comercial donde la costumbre alcanza un desarrollo indiscutible como fuente del derecho y en donde tiene y mantiene un ámbito de aplicación mayor que en el derecho civil, dado que muchas de las instituciones y relaciones reguladas por el primero reconocen el origen consuetudinario de sus normas en los usos y prácticas difundidas y desarrolladas por y entre comerciantes. En cuanto los elementos de la costumbre, el elemento objetivo está conformado por las características de la conducta que reclama ser reconocida como costumbre. El elemento subjetivo lo conforma el aspecto psicológico-colectivo por el cual el cuerpo social se comporta objetivamente de una determinada manera con la convicción de que tal conducta da una respuesta adecuada a una necesidad jurídica.

La jurisprudencia: resulta de la fuerza de convicción que emana de las decisiones judiciales concordantes sobre un mismo punto. Debe ser destacado el caso “Compte c/ Ibarra”, fallado por la suprema corte en 1936, sobre el valor de las cláusulas exonerativas de responsabilidad del

transportista Y cláusulas atributivas de jurisdicción en un contrato de transporte de mercaderías por agua. También hay que destacar el caso “Salsamendi c/ VIASA” en el transporte aéreo, basado por la Cámara de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal de la Capital Federal en 1996, que consideró al overbooking una práctica comercial condenable por temeraria en el obrar.

La doctrina: en la fuente inspiradora de las otras en razón de que la forma está dada por la opinión de los más calificados autores de la materia. No es una fuente con fuerza creadora del derecho sino informativa.

UNIDAD III: INFRAESTRUCTURA Y LOGÍSTICA DEL TRANSPORTE

Concepto y generalidades.

Para que sea posible y eficaz el desplazamiento de cosas y personas se requiere tanto del vehículo que se corresponda con el ámbito espacial en donde se realice, como de la infraestructura y logística necesaria para su consecución.

Denominamos **infraestructura de un sistema de transporte** al conjunto de obras civiles, elementos y servicios necesarios para su realización.

La **logística del transporte** está constituida por la infraestructura y por los demás elementos y servicios necesarios en el proceso de manipuleo, movimiento, custodia y traslado de la carga o del pasajero desde el punto de origen al destino.

La infraestructura, la logística, el recurso humano calificado y los vehículos adecuados a cada ámbito espacial son los elementos constitutivos de un sistema de transporte.

Infraestructura vial.

El transporte carretero se materializa en su faz técnica mediante la utilización de vehículos rodantes que reciben por denominación “automotores”. Se desplazan sobre calles, caminos o rutas, las cuales representan una determinada y delimitada superficie de tierra firme, habilitada para su uso con estos vehículos y que llamamos “red vial”.

Tanto la red vial en general como las instalaciones (sean fijas o móviles) destinadas para la recepción, manipuleo, carga, descarga, peso; los medios de elevación y el control migratorio, aduanero y sanitario de personas o cosas, entre otros, son los componentes mínimos de la infraestructura que coadyuva al cumplimiento del objeto-fin de este modo de transporte.

La infraestructura del transporte terrestre generará cadenas de desarrollo entre los pueblos que se beneficiarán con la eficiencia de los sistemas de distribución y traslado de mercancías o personas. El mejoramiento y aumento de la capacidad de la red vial reducirá su saturación y consecuentemente el tiempo y costo del transporte.

Infraestructura ferroviaria.

El carril es un camino con dos filas de barras de hierro paralelas (rieles) sobre las que ruedan los vehículos ferroviarios, las cuales se encuentran unidas por largueros transversales (durmientes) están asentados en la superficie terrestre.

El tren constituye una especie del género vehículo ferroviario, conformado por una serie de balones enlazados o articulados unos tras otros y arrastrados por una locomotora. También encontramos el subterráneo.

Vías adecuadas, locomotoras, vagones aptos para el transporte de pasajeros y para cualquier tipo de carga; estaciones de transbordo, instalaciones administrativas, depósitos, talleres, electrificación, señalización, etc., son algunos de los elementos necesarios de la infraestructura y logística del transporte ferroviario.

Infraestructura portuaria.

El transporte por agua requiere de una infraestructura específica que encuentra su punto de convergencia en el “puerto”.

El puerto: concepto e importancia.

La causa-fin del puerto es servir de punto de transferencia o de transbordo de mercancías y/o de personas, sin perjuicio de constituir un centro de servicios afectados al transporte.

- **Según el diccionario de la lengua española, el puerto es el lugar en la costa, defendido de los vientos y dispuesto para la seguridad de las naves y para las operaciones de tráfico y armamento.**
- **La ley 20.094 reitera la categoría de bien público atribuida a los puertos, estableciendo que la delimitación de los bienes públicos destinados a la navegación se hará por el Estado Nacional, con la intervención de la provincia respectiva.**
- **La ley de la navegación no conceptualizar como el ámbito espacial que comprende, por el agua: los diques, dársenas, muelles, radas, fondeaderos, escolleras y canales de acceso y derivación; y por tierra: el conjunto de instalaciones, edificios, terrenos y vías de comunicación indispensable para la normal actividad y desarrollo de la navegación.**
- **La ley 20.093 denomina a los puertos como ámbitos acuáticos y terrestres naturales o artificiales e instalaciones fijas aptas para las maniobras de fondeo, atraque y desatraque y permanencia en buques o artefactos navales para efectuar operaciones de transferencia de cargas entre los modos de transportes acuático y terrestre o embarque y desembarque de pasajeros, y demás servicios que puedan ser prestados a los buques o artefactos navales, pasajeros y cargas. Quedan comprendidas las plataformas fijas o flotantes para alijo o completamiento de cargas.**

También se le atribuye una acepción de carácter económica en razón de que constituye 1 a de servicios que contribuye a favorecer la circulación de personas, bienes y servicios. También se afirmó que los puertos constituyan la puerta de entrada, enlace y salida de las operaciones de comercio exterior de un país o de una región determinada.

La infraestructura del “área portuaria” es un complejo conformado por dársenas y espacios en los que se ejecutan las operaciones y los servicios que requieren tanto los buques como la carga o los pasajeros. A esta área portuaria se accede desde el espacio acuático o desde el terrestre.

El concepto de puerto está ligado al de las “vías navegables”, las cuales están conformadas por los espacios acuáticos aptos para la navegación o tránsito de buques o artefactos navales.

En suma, el puerto es el ámbito en donde el transporte por vía acuática demanda una cantidad de servicios combinados que requieren de la debida infraestructura y logística, y de una coordinación y eficiencia extremas. El buque necesita de los servicios necesarios para el mantenimiento de la vía navegable (por ejemplo el dragado de los canales de acceso) y de remolque para la maniobra; de elementos auxiliares de la navegación (balizamiento, boyas, faros); y de un muelle como punto de apoyo en tierra. La carga, además, requiere de los servicios profesionales de manipuleo (handling), estiba (operaciones de carga y descarga), de grúas, de almacenaje, de depósito, etcétera.

Clasificación.

Los puertos se clasifican teniendo en consideración:

1. **La titularidad del dominio del inmueble en el que se está asentado:** según la persona física o jurídica, de derecho privado o de derecho público, que ostente la titularidad del inmueble en el que están asentados, los puertos pueden ser nacionales, provinciales, municipales o de los particulares.
2. **El uso al cual se afecta:** pueden ser de uso público o de uso privado. Se consideran puertos de uso público aquellos que, por su ubicación y características de la operatoria, deban prestar obligatoriamente el servicio a todo usuario que lo requiera. Serán de uso privado los que ofrezcan y presten servicios a buques, armadores, cargadores y recibidor de mercaderías en forma restringida a las propias necesidades de sus titulares o a las de terceros vinculados contractualmente con ellos.
3. **El destino asignado:** pueden ser comerciales, industriales o recreativos en general. Será comercial cuando su destino en la prestación de servicios a buques y cargas a cambio de un precio. Los industriales son aquellos en los que se opera exclusivamente con las cargas específicas de un proceso industrial. Son puertos recreativos en general los deportivos, científicos o turísticos locales.

Para modificar el destino de los puertos se deberá contar con autorización previa y expresa de la autoridad de aplicación.

Habilitación.

La Constitución Nacional establece que es facultad del Congreso de la Nación “habilitan los puertos que considere convenientes”. En principio, todos los puertos del país deben estar habilitados y esa habilitación es competencia del Estado nacional.

El Congreso de la Nación delegó en el Poder Ejecutivo nacional la facultad de habilitar puertos. Esta norma diferencia entre puertos existentes o a crearse y puertos en funcionamiento. Los “puertos existentes o a crearse”, sean comerciales o industriales, requieren la habilitación del Estado nacional que debe ser otorgada por el Poder Ejecutivo según lo establecido en la Ley de Puertos, comunicando dicha decisión al Congreso dentro del plazo de 10 días hábiles contados a partir de la fecha del otorgamiento. En cuanto a los puertos “en funcionamiento”, serán definitivamente habilitados por el Poder Ejecutivo nacional, quien deberá comunicar esta decisión al Congreso dentro del plazo de 10 días hábiles contados a partir de la fecha de la resolución.

Los costos portuarios.

Estos costos tienen una influencia directa en el precio del transporte (flete o pasaje). Estos costos pueden ser clasificados en: costos de navegación portuaria, costos la operatoria portuaria y costos del cargador (exportador).

Los costos de navegación portuaria son fijos e incluyen el peaje por uso de los canales de acceso o de salida y el practicaje o pilotaje. Los costos fijos de operatoria portuaria están conformados por el pilotaje de puerto, las luces, en remolque, los servicios de Aduana, Prefectura y Migraciones. Son costos flexibles, en este caso, los del sereno y los derechos de puerto.

Infraestructura aeronáutica.

Encuentra su regulación legal en el Código Aeronáutico y en el Reglamento General de Uso y Funcionamiento de Aeropuertos del Sistema Nacional de Aeropuertos (REGUFA). Sin embargo, el hecho técnico de la aeronavegación involucra no sólo a quienes participan directa o indirectamente de la actividad sino también a quienes se encuentran expuestos a soportar regímenes que establecen limitaciones al derecho de dominio y al de la libre circulación o a experimentar daños, en calidad de

terceros superficiarios, provenientes de las aeronaves en vuelo o de personas o cosas caídas o arrojadas de ellas o del ruido anormal que éstas provocan.

En materia de transporte aéreo, la infraestructura requerida goza de las mismas características que las señaladas para los otros modos de transporte. Requieren de una organización que comprende al conjunto de instalaciones y servicios sin los cuales el transporte aéreo se vería imposibilitado de ser realizado en las condiciones de seguridad y control que resultan imprescindibles.

Los ámbitos en los que se fijan los servicios y operar las instalaciones se denominan genéricamente “aeródromos”. Ellos dan origen, en una relación de género a especie, a los “aeropuertos”.

Si bien la infraestructura aeronáutica se fundamenta en edificios, obras civiles (pistas, hangares, terminales de carga y de transbordo de pasajeros) y servicios imprescindibles de protección al vuelo (radio y telecomunicaciones, meteorológicos, balizamiento de pistas, señalamiento de obstáculos, etc.), la referida al transporte de personas o cosas, obliga a delimitarla a los aeródromos, las vías de acceso y las instalaciones destinadas a la recepción, manipuleo, resguardo, fiscalización y entrega de la carga. Respecto del transporte de pasajeros, serán necesarias dependencias para recibirlos juntamente con sus equipajes (check in), alojarlos a la espera de abordar la aeronave (preembarque), realizar los controles de sanidad, migraciones y aduana, etc.

Las mercancías y efectos transportados por vía aérea demandarán una logística adecuada para el movimiento de la carga como los servicios rodantes, contenedores especialmente diseñados para la vía aérea, elevadores, balanzas, depósitos, personal de control (tallyman) y de verificación (surveyor), servicios de sanidad y aduana, etc.

Aeródromo: concepto y habilitación.

El hecho técnico de la aeronavegación requiere de una superficie de la cual esperan y aterricen las aeronaves. Una superficie puede ser acta y utilizada a esos fines pero no por ello alcanzar la categoría jurídica de aeródromo.

Con la utilización de una aeronave se pueden cometer delitos o violar el espacio aéreo de un Estado. Por lo tanto, el control de los aeródromos y bien obligatorio para propender a su defensa y a su seguridad y la de sus habitantes. La forma que tiene un Estado de fiscalizar y ejercer el poder de policía correspondiente al tráfico aéreo es mediante la imposición de la obligatoriedad, para todo aeródromo, de contar con la correspondiente habilitación administrativa (artículo 27 del Código Aeronáutico), ya que la actividad aeronáutica es de interés público.

Todo propietario o usuario tiene la obligación de comunicar a la autoridad aeronáutica la existencia de toda superficie idónea para la actividad aérea que sea utilizada habitual o periódicamente para ese fin.

Aeródromo es toda superficie apta y habilitada para la actividad aeronáutica. Sólo en aeródromos habilitados es permitido el despegue y aterrizaje de aeronaves. Quedan incluidas las superficies terrestres y las aeronáuticas que sirven, por ejemplo, a los hidroaviones.

Clasificación de los aeródromos.

- La primera clasificación emerge del Código Aeronáutico que en su art. 25 distingue entre los aeródromos públicos y aeródromos privados. Son aeródromos públicos los que están destinados al uso público; los demás son privados la condición del propietario del inmueble no califica a un aeródromo como público o privado. Lo que califica al aeródromo como público es únicamente el destino asignado.

- En su art. 26 establece que son aeropuertos aquellos aeródromos públicos que cuentan con servicios o intensidad del movimiento aéreo que justifiquen tal denominación. Se le exige a un aeródromo contar con edificios, instalaciones de hangares, servicios de reparaciones y aprovisionamiento de aeronaves, equipamiento y logística para atender a las necesidades tanto de la carga y de la descarga de mercaderías como a las de los pasajeros, servicios de control y de seguridad,

etc.

- Los aeropuertos pueden ser clasificados como de uso interno o internacional. Un aeropuerto será catalogado como internacional cuando ha sido destinado a la operación de aeronaves provenientes del o con destino al extranjero, en los cuales se presten servicios de sanidad, aduana, migraciones y otros.
- Cuando los aeródromos están destinados únicamente al aterrizaje en caso de peligro, recibirán la denominación de campos de fortuna o aeródromos de emergencia. Esta categoría surge de la necesidad de resguardar el valor seguridad siempre presente en actividad aeronáutica.

Régimen de explotación y funcionamiento de los aeropuertos.

El ámbito de aplicación del REGUFA recae sobre todas aquellas personas físicas y/o jurídicas, públicas o privadas, que ingresan al Aeropuerto y/o hagan uso de las instalaciones aeroportuarias y/o servicio brindado dentro del Aeropuerto o tengan cualquier clase de relación, directa o indirecta, con la actividad aeroportuaria aeronáutica y/o no aeronáutica desarrollada en el aeropuerto. Tal ámbito de aplicación se extiende a todos los aeropuertos integrantes del Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA).

Infraestructura espacial.

La utilización del espacio ultraterrestre en general y, particularmente, en cuanto involucre un transporte en este ámbito, requiere de infraestructura y logística altamente especializada y concordante con los grandes riesgos que la actividad espacial conserva y con los altísimos costos que irroga.

Generalidades.

La nave espacial, es decir, el vehículo de este modo de transporte, necesita de un lugar físico desde el cual ser lanzada al espacio. Estos lugares son las bases o centros espaciales en donde se encuentran las instalaciones que aglutinan todo lo relacionado con el control, comunicaciones y seguimiento de la expedición.

Esta infraestructura se fundamenta en las plataformas de lanzamiento, las cuales constituyen el punto de partida o de comienzo del viaje.

Los aspectos logísticos para la preparación de la expedición están ligados al movimiento y fijación de la cara en la nave espacial, el cual requiere de sofisticados y valiosos elementos de precisión que incluye a la robótica.

Debe pensarse en infraestructura y logística necesarias para transportar satélites (para ser luego puestos en órbita) o personas (a los fines de realizar investigaciones, reparaciones de objetos espaciales o para tripular las estaciones espaciales que son parte de la infraestructura) en razón de que en esas acoplarán las naves que lleven consigo la carga en cuestión.

Plan Espacial Nacional (PAE).

En dicho plan se pone de manifiesto que la Argentina puede ser catalogada como un “país espacial”, ya que por sus características hace y haga uso intensivo de los productos derivados de la ciencia y la tecnología espaciales.

En cuanto a la infraestructura, determina un plan de acción que prevé acciones vinculadas con la estación terrena para la adquisición y procesamiento de datos satelitales. Comprende todas las tareas que realice la CONAE en relación estaciones terrenas para seguimiento, telemetría y control, enlaces terrenos con satélites o vehículos espaciales, laboratorios para integración, ensayos y simulaciones y banco de ensayos para subsistemas de satélites o vehículos espaciales.

Dentro de las acciones a desarrollar por la CONAE se destaca la de instalar y operar el instrumental y equipamiento necesarios para un adecuado funcionamiento de los laboratorios de integración y

ensayos en el Centro Espacial Teófilo Tabanera (CETT), ubicado en Córdoba.

En cuanto a la infraestructura logística que demanda del transporte espacial, hay que tener en cuenta que los elementos de precisión necesario para la compatibilización física de la carga (por ejemplo un satélite) con el vehículo de transporte, obliga a exactas operaciones de telemetría y telecomando, en razón de que a partir del despegue, el manejo y control de ambos se efectúa en forma remota, utilizando las bandas de frecuencia del espacio radioeléctrico desde una estación terrena.

La unitarización de la carga.

En el transporte de cosas, su manipuleo constituye un servicio necesario que involucra a las actividades de recepción, carga, estiba, desestiba, descarga, transbordo y entrega. La logística aplicada al transporte ha influido mucho en estas operaciones, principalmente en la reducción de los costos que tales actividades generan.

El manipuleo individual y manual de los pequeños bultos impedía aumentar los ritmos de carga y descarga en las operaciones portuarias y ocasionaba largas estadías de los camiones y buques en los puertos y estaciones de transbordo o de transferencia.

Entre las nuevas tecnologías utilizadas en el movimiento de carga general y su traslado, la llamada “unitarización de la carga” provocó una revolución en la materia. El proceso de unitarización de la carga se define como *aquel en virtud del cual se agrupa determinada cantidad de bultos en una sola unidad de carga de tamaño estándar con el propósito de facilitar su manipulación, almacenaje y transporte*. La ley de transporte multimodal la define como el proceso de ordenar y acondicionar correctamente la mercadería en unidades de carga para su transporte. De esta manera, en una sola operación, se logran mover muchos artículos estas nuevas unidades podrán ser fácilmente operadas por maquinaria especialmente diseñada, provocando una reducción inmediata del costo de la mano de obra. La consecuencia directa de esta reducción es la mejora de la productividad de la empresa de transporte.

Las modalidades utilizadas en este proceso de unitarización de carga son la paletización y la contenedorización.

- Mediante la **paletización** se coloca o fija el cargamento sobre una plataforma de madera o de otro material, llamada paleta, unificando el bulto con una malla o película envolvente que permite ser manipulada, almacenada y transportada como una sola unidad de carga. Éstas paletas se maniobran mediante la utilización de carretillas elevadoras, que insertan sus “uñas” en las aberturas que presentan estas plataformas.
- Mediante la **contenedorización**, las cargas pequeñas o sueltas se introducen o consolidan y se fijan en una caja metálica (container) que admite ser manipulada y trasladada como una unidad indivisible, segura, inviolable y generalmente estanca que posibilita su utilización (y reutilización o reemplazo) en los transportes intermodales.

El uso generalizado del contenedor.

La aparición del contenedor ha desencadenado un proceso transformador que obligó a reformular todo el sistema de transporte de carga.

Definición y naturaleza jurídica del container.

Se considera contenedor a un elemento de equipo de transporte que: (art. 485 del C.A.)

- a) constituya un compartimento, total o parcialmente cerrado, destinado a contener y transportar mercaderías;
- b) haya sido fabricado según las exigencias técnico-constructivas de conformidad con las normas ISO;

- c) esté construido en forma tal que por su resistencia y fortaleza puede soportar una utilización repetida;
- d) pueda ser llenado y vaciado con facilidad y seguridad;
- e) esté provisto de dispositivos (accesorios) que permitan su sujeción a fijación y su manipuleo rápido y seguro en la carga, descarga y trasbordo de uno a otro modo de transporte;
- f) sea identificable por medio de marcas y números grabados con material indeleble que sea fácilmente visualizable.

La ISO (International Organization for Standardization) es una federación de organismos nacionales de normalización que acepta sólo un representante por país. En el caso de la Argentina, el IRAM es este representante. Esta institución define al contenedor de la misma manera que el art. 485 del Código Aeronáutico. El Código Aduanero, si bien le reconoce al contenedor el carácter de elemento del equipo de transporte, le da tratamiento de mercaderías de importación temporaria con imposición de fuertes multas para el caso de que se exceda el plazo fijado para su reexportación.

Tamaño y capacidad de los contenedores Standard Dry (SD).

En cuanto a su estructura, *el contenedor es un hexaedro, generalmente de acero comparezco robadas, de dimensiones estándar, y con dos puertas en la cara trasera (que facilitan su apertura desde el camión) en la que constan todos los datos referidos a su fabricante, propietario, individualización, eso de carga máxima, tamaño, tipo, tara, código de país, número de serie, volumen interno, etcétera.*

Si bien hay varias medidas de contenedores, los más utilizados para carga general seca (bolsas, cajas) son los contenedores de 20 y de 40 pies.

- Los contenedores de 20 pies miden 6,05m de largo, 2,44m de ancho y 2,59m de alto. Tienen una tara de 2.300 kilos, una capacidad de carga máxima de 28.180 kilos y un volumen de 33,2 m³.
- Los contenedores de 40 días miden 12,20 m de largo, 2,44 m de ancho y de 2,59 a 2,90 m de alto. Su tara es de 3.750 kilos, tienen una capacidad de carga máxima de 28.750 kilos y un volumen de 67, m³.

Tipos de contenedores.

- Refrigerados: fueron diseñados con equipo propio de generación de frío para el transporte de carga que requiere temperaturas constantes (carne, pescado, fruta, etc.).
- Open top: Cuentan con un techo removible de lona y son utilizados en cargas pesadas o de dimensiones extras (maquinarias pesadas, etc.). Permiten ser consolidados (cargados) o desconsolidados (descargados) por la parte superior.
- Flat rack: están diseñados sin techo y paredes laterales y se utilizan el transporte de carga de grandes dimensiones.
- Graneleros: habitualmente son de 20 pies y tienen como característica contar con un sistema de tomas en el techo y descarga por precipitación. Tienen un revestimiento especial y son aptos para el transporte de semillas y todo tipo de granos.
- Tanque: está diseñado como el esqueleto de un contenedor estándar que contiene, a la vista, una garrafa o tanque horizontal en todo su largo y alto. El revestimiento varía según esté destinado al transporte de productos químicos corrosivos, aceites, etcétera.
- Plataforma: consta sólo de piso reforzado y es apto para el transporte de carga de grandes dimensiones o muy pesadas como el material rodante (vagones del tren, locomotoras).

Efectos de la contenedorización.

1. Posibilitó la economía de escala en el transporte de carga general, dado que un buque portacontenedores de gran capacidad reemplaza a más de cinco buques de los convencionales.
2. Produjo regularidad de servicios con buques portacontenedores en todo el mundo, cuya

operatoria en puerto no resulta tan dependiente de la cuestión meteorológica.

3. Causó la transformación de los puertos, los cuales ahora requieren de más plazas de contenedores que de construcciones cerradas para resguardar la mercadería.
4. Cambio los transportes terrestres, dado que el contenedor es el “furgón” removible que va montado en el chasis del camión.
5. Facilitó la celebración de nuevos contratos de transporte, toda vez que la facilidad con que el contenedor se transfiere de un modo a otro del transporte favoreció la difusión de los transportes combinados, intermodales o multimodales.
6. Provocó que los Incoterms (modalidades de las compraventas internacionales) fueran adaptados al uso de contenedores en 1980, 1990 y 2000.
7. Tuvo un efecto multiplicador.
8. Se constituyeron Comisiones para Facilitar el Comercio y el Transporte en las cuales participan representantes de la actividad privada, de los gobiernos y de las aduanas.

La irrupción del contenedor en la industria de los vehículos de transporte provocó que los camiones, los vagones ferroviarios y los buques se diseñan teniendo en cuenta las dimensiones de los contenedores. A su vez, la red vial se reformula permanentemente teniendo en consideración el peso de los camiones con un contenedor cargado.

Los contenedores aeronáuticos son de diseño espacial para viajar en las bodegas de las aeronaves, pero no cumplen la misma función que en los otros medios de transporte dado que nunca traspasa los límites de la zona aeroportuaria.

UNIDAD IV: ÁMBITOS ESPACIALES DEL TRANSPORTE

La vía pública.

Las rutas, autopistas, calles, puentes, etc., constituyen el ámbito espacial de transporte terrestre. Cualquier obra pública construida para utilidad o comodidad común está comprendida entre los bienes públicos, y las personas tienen el uso y goce de ellos, pero con sujeción a lo que dispongan las leyes y reglamentos generales o locales. El marco legal en cuestión lo establece la Ley de Tránsito, que regula el uso de la vía pública y su circulación.

Generalidades.

El ámbito de aplicación de la Ley de Tránsito involucra tanto a la circulación de personas, animales y vehículos terrestres en la vía pública, como a las actividades vinculadas con el transporte, los vehículos, lo sujeto, las concesiones viales, la estructura vial y el medio ambiente.

La ley faculta a las autoridades locales a disponer excepcionalmente exigencias distintas a las de su normativa y su reglamentación cuando así lo impongan circunstancias del lugar. Esta prerrogativa está limitada por la prohibición de alterar el espíritu de la ley. A los vehículos matriculados en el extranjero que circulen por el territorio nacional se le aplicarán las convenciones internacionales sobre tránsito vigentes en el país.

Definiciones legales (art. 5).

1. *Automóvil*: el automotor para el transporte de personas de hasta ocho plazas (excluido conductor) con cuatro o más ruedas, y los de tres ruedas que exceda los 1000 kilos de peso.
2. *Autopista*: una vía multicarril sin cruces a nivel con otra calle o ferrocarril, con calzadas separadas físicamente y con limitación de ingreso directo desde los predios frentistas lindantes.
3. *Autoridad jurisdiccional*: la del Estado nacional, provincial o municipal.
4. *Autoridad local*: la autoridad inmediata, sea municipal, provincial o de jurisdicción delegada a una de las fuerzas de seguridad.

5. *Banquina*: la zona de la vía contigua a una calzada pavimentada, de un ancho de hasta 3 m, si no está delimitada.
6. *Calzada*: la zona de la vía destinada sólo a la circulación de vehículos.
7. *Camino*: una vía rural de circulación.
8. *Camión*: vehículo automotor para transporte de carga de más de 3500 kilos de peso total.
9. *Camioneta*: el automotor para transporte de carga de hasta 3500 kilos de peso total.
10. *Carretón*: el vehículo especial cuya capacidad de carga supera la de los vehículos convencionales.
11. *Concesionario vial*: el que tiene atribuido por la autoridad estatal la construcción y/o el mantenimiento y/o explotación, la custodia, la administración y recuperación económica de la vía mediante el régimen de pago de peaje u otro sistema de prestación.
12. *Maquinaria especial*: todo artefacto esencialmente construido para otros fines y capaz de transitar.
13. *Motocicleta*: todo vehículo de dos ruedas con motor atracción propia de más de 50 cc de cilindrada y que puede desarrollar velocidades superiores a 50 km/h.
14. *Ómnibus*: vehículo automotor para transporte de pasajeros de capacidad mayor de ocho personas y el conductor.
15. *Parada*: el lugar señalado para el ascenso y descenso de pasajeros del servicio pertinente.
16. *Paso a nivel*: el cruce de una vía de circulación con el ferrocarril.
17. *Peso*: el total del vehículo más su carga y ocupantes.
18. *Semiautopista*: un camino similar a la autopista pero con cruces a nivel con otra calle o ferrocarril.
19. *Senda peatonal*: el sector de la calzada destinado al cruce de ella por peatones y demás usuarios de la acera. Si no está delimitada es la prolongación longitudinal de ésta.
20. *Servicio de transporte*: el traslado de personas o cosas realizado con un fin económico directo o mediando contrato de transporte.
21. *Vehículo detenido*: el que detiene la marcha por circunstancias de la circulación o para ascenso o descenso de pasajeros o carga sin que deje el conductor su puesto.
22. *Vehículo estacionado*: el que permanece detenido por más tiempo del necesario para el ascenso o descenso de pasajeros o carga, o del impuesto por circunstancias de la circulación o cuando tenga al conductor fuera de su puesto.
23. *Vehículo automotor*: todo vehículo de más de dos ruedas que tiene motor y tracción propia.
24. *Vías multi carriles*: son aquellas que disponen de dos o más carriles por manos.
25. *Zona de camino*: todo espacio afectado a la vía de circulación y sus instalaciones anexas, comprendido entre las propiedades frentistas.
26. *Zona de seguridad*: área comprendida dentro de la zona del camino definida por el organismo competente.

La vía pública de circulación vehicular.

Las autopistas, semiautopistas y demás caminos se instalarán con sistemas de comunicación para que el usuario requiera los auxilios que necesite y para otros usos de emergencia.

En los cruces ferroviarios a nivel de jurisdicción federal, se aplican las normas parlamentarias de orden nacional cuya autoridad de aplicación determina las condiciones del cruce hasta los 50 m de cada lado de las respectivas líneas de detención.

La vía pública debe estar señalizada y demarcada conforme el sistema uniforme que se reglamente de acuerdo con los convenios internos y externos vigentes. Al usuario sólo le serán exigibles las reglas de circulación expresadas a través de las señales, símbolos y marcas del sistema uniforme de señalamiento vial.

Toda obra en la vía pública debe contar con autorización previa del ente competente, por lo que deberán colocarse antes del comienzo de las obras los dispositivos de advertencia establecidos en el

Sistema Uniforme de Señalamiento. Tanto el señalamiento necesario como los ríos y las reparaciones no efectuadas por los responsables deberán ser llevadas a cabo por el organismo con competencia sobre la vía pública o la empresa que éste designe, sin perjuicio de las sanciones que se establezcan en la reglamentación por los incumplimientos.

Se establecen facultades a la autoridad local para que ejecute la planificación urbana que disponga a fin de preservar la seguridad vial, el medio ambiente, la estructura y la fluidez a la circulación.

Se establece la obligatoriedad, para propietarios de inmuebles colindantes con la vía pública, de:

- a) permitir la colocación de placas, señales o indicadores necesarios al tránsito;
- b) no colocar luces ni carteles que puedan confundirse con indicadores del tránsito o que por su intensidad o tamaño puedan perturbarlo;
- c) mantener en condiciones de seguridad toldos, cornisas, balcones o cualquier otra saliente sobre la vía;
- d) no evacuar a la vía aguas servidas ni dejar las cosas o desperdicios en lugares no autorizados;
- e) colocar en las salidas a la vía, cuando la cantidad de vehículos lo justifique, balizas de luz amarilla intermitente para anunciar sus egresos;
- f) solicitar autorización para colocar inscripciones o anuncios visibles desde vías rurales o autopistas a fin de que su diseño, tamaño y ubicación no confundan y distraerán al conductor;
- g) tener alambrados que impidan el ingreso de animales a la zona del camino.

Toda construcción que se sirva del espacio aéreo de la zona de camino de montada sobre estructuras seguras y que no representen un peligro para el tránsito.

Reglas de circulación.

Antes de ingresar a la vía pública, el conductor debe verificar que tanto él como su vehículo se encuentren en adecuadas condiciones de seguridad de acuerdo con los requisitos legales y bajo su responsabilidad.

En caso de vehículos del servicio de transporte, se les impone a los propietarios el deber de tener organizado a aquél, de modo que los vehículos circulan en condiciones adecuadas de seguridad, siendo responsables de su cumplimiento, no obstante la obligación que pueda tener el conductor de comunicarles las anomalías que detecte.

Los conductores tienen un deber de prudencia, deben mantener siempre el dominio del rodado, anticipar las maniobras con precaución, utilizar únicamente la calzada sobre la derecha y en el sentido señalizado, respetando las vías o carriles exclusivos y los horarios de tránsito establecidos, etcétera. Para poder circular con un vehículo de transporte es indispensable contar con la documentación obligatoria (licencia correspondiente, cédula de identificación del rodado, comprobante de seguro en vigencia), que el vehículo cumpla las condiciones requeridas para su tipo, que su conductor aporte la documentación especial prevista en la ley, y que el automotor tenga las dimensiones, peso y potencia adecuados a la vía transitada y a las restricciones establecidas por la autoridad competente para determinados sectores del camino.

Dentro de las previsiones que alcanzan a los vehículos de transporte se establecen:

- a) a los ómnibus y camiones, transitar en los caminos manteniendo entre sí una distancia menor a 100 m, salvo cuando tengan más de dos carriles por mano o para realizar una maniobra de adelantamiento;
- b) circulan con un tren de vehículos integrado con más de un acoplado;
- c) transportar residuos, escombros, tierra u otra carga polvorienta, que difunda olor desagradable, etc.;
- d) la circulación de las unidades para transporte de animales o sustancia nauseabunda es que no han sido lavadas en el lugar de descarga y en cada ocasión, salvo las excepciones reglamentarias para la zona rural;

- e) transportar cualquier carga o elemento que perturbe la visibilidad, afecten las condiciones aerodinámicas del vehículo, oculte luces o indicadores o sobresalga de los límites permitidos;
- f) los ómnibus, camiones o maquinaria especial no podrán circular mientras estén enlodados;
- g) circular con vehículos que emitan gases, humos, ruidos, que excedan los límites reglamentarios.

Obligaciones de los vehículos de transporte.

Se dispone la obligación para los propietarios de vehículos del servicio de transporte de pasajeros y carga de tener organizado aquéllos de modo que:

- a) los vehículos circulen en condiciones adecuadas de seguridad, siendo responsables de su cumplimiento, no obstante la obligación que pueda tener el conductor de comunicarle las anomalías que detecte;
- b) no deben utilizar unidades con mayor antigüedad y establecida;
- c) no deben superar las dimensiones máximas admitidas;
- d) los vehículos y su carga no transmitan a la calzada un peso mayor al indicado;
- e) la relación entre la potencia efectiva al freno y el peso total de arrastre sea la requerida por la ley;
- f) obtenga la habilitación técnica de cada unidad, cuyo comprobante será requerido;
- g) los vehículos, excepto lo de transporte urbano de carga y pasajeros, deben estar equipados a efectos del control, para prevención e investigación de accidentes, con un dispositivo inviolable y de fácil lectura que permita conocer la velocidad, distancia, tiempo y otras variables sobre su comportamiento;
- h) los vehículos debe llevar en la parte trasera la cifra indicativa de la velocidad máxima que le está permitido desarrollar;
- i) los no videntes y demás discapacitados deben gozar en el servicio de transporte del beneficio de poder trasladarse con el animal guía o aparato de asistencia de que se valgan;
- j) en el servicio de transporte de pasajeros por carretera se debe brindar al usuario las instrucciones necesarias para casos de siniestro;
- k) deben contar con el permiso, concesión, habilitación e inscripción del servicio de parte de la autoridad de transporte correspondiente.

Queda expresamente prohibida la circulación de vehículos de transporte por automotor colectivo de pasajeros que no hayan cumplido los requisitos establecidos por la autoridad nacional competente.

Respecto del transporte público:

- a) el ascenso y descenso de pasajeros se hará en las paradas establecidas;
- b) cuando no haya parada señalada, se efectuará sobre el costado derecho de la calzada, antes de la encrucijada;
- c) entre las 22:06 horas del día siguiente y durante tormenta o fobia, el ascenso y descenso debe hacerse antes de la encrucijada que el pasajero requiera, aunque no coincida con la parada establecida. De igual beneficio gozarán permanentemente las personas con movilidad reducida que además tendrán preferencia para el uso de asientos;
- d) la detención se hará paralelamente a la acera y junto a ella;
- e) queda prohibido los vehículos en circulación fumar, sacar los brazos o partes del cuerpo fuera de los mismos o llevar sus puertas abiertas.

Obligaciones del transportista de escolares.

En el transporte de escolares o de menores de 14 años se debe extremar la prudencia en la circulación y, cuando su cantidad lo requiera, aquéllos deben ser acompañados por una persona mayor para su control.

No debe llevar más pasajeros que plazas y éstos deberán ser tomados y dejados en el lugar más cercano posible al de sus domicilios y destinos.

Los vehículos tendrán sólo asientos fijos, elementos de seguridad y estructurales necesarios y una adecuada salubridad e higiene.

Obligaciones del transportista de carga.

Los propietarios de vehículos de carga dedicados al servicio de transporte, sean particulares o empresas, conductores o no, deben:

- a) estar inscritos en el registro de transportes de carga correspondiente;
- b) inscribir en sus vehículos la identificación y domicilio, la tarea, el peso máximo de arrastre y el tipo de los mismos;
- c) proporcionan a su chofer en la pertinente carta de porte en los tiempos de viaje y forma que fija la reglamentación;
- d) proveer la pertinente cédula de acreditación para tripular cualquiera de sus unidades en los casos y forma reglamentada;
- e) transportar la carga excepcional e indivisible en vehículos especiales y con la aportación del permiso otorgado por el ente vial competente;
- f) transportar el ganado mayor, los líquidos y la carga a granel en vehículos que cuenten con la compartimentación reglamentaria;
- g) colocar los contenedores normalizados en vehículos adaptados con los dispositivos de sujeción que cumplan las condiciones de seguridad reglamentarias y la debida señalización perimetral con elementos retroreflectivos;
- h) cuando transportan sustancias peligrosas: estar provistos de los elementos distintivos y de seguridad reglamentarios, ser conducidos y tripulados por personal con capacitación especializada en el tipo de carga que se lleva y ajustarse en lo pertinente a las disposiciones de la Ley de Tratamiento de Residuos Peligrosos.

En cuanto al exceso de carga, se le atribuye responsabilidad al transportista por la distribución o descarga fuera de la vía pública y de la carga que exceda las dimensiones o peso máximo permitidos. Cuando una carga excepcional no pueda ser transportada en otra forma o por otro medio, la autoridad jurisdiccional competente otorgara un permiso especial para exceder los pesos y dimensiones máximos permitidos, lo cual no exime de responsabilidad por los daños que se causan ni del pago compensatorio por disminución de la vida útil de la vía.

El cargador y todo aquel que intervenga en la contratación o prestación del servicio responde solidariamente por multas y daños. El receptor de cargas está obligado a facilitar a la autoridad competente los medios y constancias que disponga.

Los inspectores (llamados revisores) designados por la autoridad jurisdiccional podrán examinar los vehículos de carga para comprobar si cumple con las exigencias de la ley y su reglamentación. La autoridad policial y de seguridad debe prestar auxilio tanto para detener el vehículo como para hacer cumplir esa indicación. No pueden ser detenidos ni demorados los transportes de valores bancarios o postales debidamente acreditados.

Obstaculización de la vía pública.

La detención de todo vehículo o la presencia de carga u objetos sobre la calzada o en China debido a caso fortuito o fuerza mayor debe ser advertida a los usuarios de la vía pública, al menos con la colocación de balizas reglamentarias, las cuales deben ser instaladas con la inmediatez necesaria.

La autoridad de presente está obligada a remover el obstáculo sin dilación, por sí sola o con la colaboración del responsable si lo hubiera y estuviese en posibilidad de hacerlo. También está facultada para disponer la suspensión temporal de la circulación cuando situaciones climáticas o de emergencia lo hagan aconsejable.

Seguro obligatorio.

Todo automotor, acoplado o semiacoplado debe estar cubierto por seguro. Este seguro obligatorio

será anual y podrá ser contratado con cualquier entidad autorizada para operar en el ramo, la que debe otorgar al asegurado el correspondiente comprobante de seguro en vigencia.

Previamente, se exigirá el cumplimiento de la revisión técnica obligatoria. Las denuncias de siniestros se recibirán en función del acta pertinente, debiendo remitir copia al organismo encargado de la estadística.

Medidas cautelares. Retención preventiva.

La autoridad de comprobación o aplicación debe retener los conductores con la obligación de dar inmediato conocimiento a la autoridad de juzgamiento cuando:

- a) se comprobara que estuviera o circulara excedido en peso o en sus dimensiones o en infracción a la normativa vigente sobre transporte de carga en general;
- b) estén prestando un servicio de transporte de pasajeros o de carga careciendo del permiso, habilitación, etc. Sin perjuicio de la sanción pertinente, la autoridad de aplicación dispondrá la paralización preventiva del servicio en infracción, ordenando la desafectación e inspección técnica del vehículo utilizado en la comisión de la falta, siendo responsable el transportista trasgresor respecto de los pasajeros y terceros damnificados;
- c) la documentación de los vehículos particulares, de transporte de pasajeros público o privado de carga no esté conforme a derecho.

El tendido ferroviario.

El ferrocarril constituye un sistema de transporte que ofrece como primera particularidad estar conformado por un vehículo destinado desplazarse en forma cautiva sobre rieles, los cuales no puede evitar sin frustrar el traslado, por lo que éste es siempre guiado (prisionero) y sin alternativa.

Por esas vías que componen el tendido ferroviario sólo transitan vehículos ferroviarios y de a uno por vez en cada una de ellas. Por lo tanto, al no ser arterias públicas de circulación, no hay un régimen legal que las regule.

Los espacios acuáticos navegables.

Es el medio o ámbito necesario para que se produzca el hecho técnico de la navegación y el transporte por vía acuática.

El derecho internacional público en la rama jurídica que se ocupa del denominado “derecho del mar”. Las aguas interiores son de exclusiva competencia regulatoria del Estado al que pertenecen, resulta de aplicación la ley local y son competentes sus tribunales.

Los ríos.

El río es una corriente de agua continua y caudalosa que va a desembocar en otra, en un lago o en el mar. El transporte fluvial representa una gran importancia para la economía de los países que tienen dentro de su territorio ríos navegables.

El transporte fluvial es un modo altamente eficaz y de bajo precio para el traslado de mercaderías pesadas que no exista un transporte rápido, dado que este sistema de desplazamiento es relativamente más lento que el de los otros modos de transporte.

Frente a los ríos que nacen y mueren en el territorio del mismo Estado, los ríos internacionales navegables son “aquellos cursos de agua que en su parte naturalmente navegable separan o atraviesan territorio de diferentes Estados”. El Convenio de Barcelona de 1921 introdujo la noción de “principal función económica” por la cual sólo si el río sirve de modo principal a la navegación será sometido el régimen internacional. De ahí que se haya sustituido la expresión “ríos internacionales” por la de

“vías navegables de interés internacional”.

Estos ríos pueden ser *fronterizos* si separan a dos o más países como frontera política y *sucesivos* si atraviesan distintos Estados. En estos cauces deben regir los principios de *libertad de navegación e igualdad de trato*. No obstante, se admiten impuestos remunerados como contraprestación por los gastos realizados por el Estado ribereño en la conservación, mantenimiento y cuidado de la vía navegable y de las infraestructuras necesarias.

El Río de la Plata.

Las cuestiones planteadas en torno a este río se remontan a las distintas pretensiones que insinuaron tanto España como Portugal con posterioridad al descubrimiento de América.

El *Tratado del Río de la Plata y su frente marítimo* ratifica el límite exterior fijado en su predecesor protocolo Sáenz Peña-Ramírez y fija una zona de jurisdicción exclusiva adyacente a la ribera de cada Estado, de dos o siete millas marinas, según las distintas divisiones del río.

En este acuerdo, los dos Estados se formularon el reconocimiento recíproco y perpetuo de la libertad de navegación en todo el río para buques nacionales, comprometiéndose a efectuar los balizamiento y trabajos que aseguren la navegación. También se obligaron a permitir la navegación de buques de cualquier naturaleza de los países integrantes de la Cuenca del Plata y de otras banderas.

Este tratado creó también la Comisión Técnica Mixta, la que tiene por función realizar estudios y coordinar medidas de acción que propendan a la conservación, preservación y racional explotación de los recursos vivos y a la protección del medio marino en la zona de interés común de pesca.

Hidrografía Paraguay-Paraná.

El programa de la hidrografía es uno de los más significativos exponentes del proyecto de integración y desarrollo regional. Está conformado por Argentina, Bolivia, Paraguay, Brasil y Uruguay.

El Tratado de Santa Cruz de la Sierra-Las Leñas sienta las bases de los objetivos en esta materia en los siguientes términos: “con la finalidad de facilitar las operaciones de transporte de bienes y personas y de comercio que se realicen en la hidrografía, los países signatarios se comprometen a eliminar gradualmente las trabas y restricciones reglamentarias y de procedimiento que obstaculizan el desenvolvimiento de dichas operaciones”.

El Proyecto Hidrografía apunta a la integración y desarrollo económico de los cinco países suscriptores del acuerdo.

Se ha fijado como objetivo disminuir el costo del transporte a los fines de tornar lo más competitivo.

Los canales.

Se denominan canales a aquellas vías acuáticas de comunicación que unen los ríos, un río con un mar o dos mares.

Si el canal se encuentra dentro del territorio de un solo Estado, queda sometido a su exclusiva soberanía. Podrá decidir si lo habilita para la libre navegación o si la restringe; podrá fijar las tasas a su arbitrio y conceder beneficios a buques de algunos Estados, etcétera. Sin embargo, estos principios se den en la práctica en virtud de que la construcción de estos canales requiere de capitales significativos en cuanto a su magnitud que suelen ser aportados por terceros Estados y además, su ubicación los torna de interés para toda la comunidad internacional.

El dominio marítimo. Antecedentes.

El mar ha sido el medio más antiguo utilizado por los habitantes de naciones ribereñas para practicar el comercio interestatal.

Hoy se clasifica a los espacios acuáticos en jurisdiccionales y no jurisdiccionales. Los primeros están

integrados por las aguas interiores, el mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva. Los segundos reciben la denominación de alta mar o mar libre.

Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Ginebra, 1958).

Con la participación de 86 Estados, en esta conferencia se aprobaron cuatro convenciones sobre: mar territorial y la zona contigua; alta mar; pesca y conservación de los recursos vivos de la alta mar; y plataforma continental.

Quedó consagrado el principio de la soberanía del Estado ribereño sobre el mar territorial y el lecho, subsuelo y espacio aéreo que se proyecta sobre éste.

Se reconoció en el mar territorial el derecho de paso inocente de todos los buques de cualquier Estado.

- En su *mar territorial*, quedó establecido que el Estado tiene plena jurisdicción, con la salvedad hecha de la penal, la cual queda reservada al Estado cuyo pabellón enarbole el buque, siempre y cuando el delito no tenga efectos de ningún tipo en el Estado ribereño o en su mar territorial; no se ha solicitado la intervención local por el capitán del buque extranjero o el cónsul pertinente; o se trate de un ilícito vinculado al tráfico de estupefacientes.
- La *zona contigua*, que es la que se extiende más allá del límite exterior del mar territorial y hasta cierta distancia, no podrá medir más de 12 millas marinas, y sobre ella, el Estado ribereño ejercía derechos jurisdiccionales en materia de seguridad, economía (pesca y recursos naturales), fiscal, migración y sanidad.
- Respecto de la *alta mar*, su tratamiento resultó insuficiente y su determinación se deduce por exclusión, dado que la convención sobre esta parte del mar alude a ella como la que no pertenece al mar territorial o las aguas interiores. Al reconocer el principio por el cual ningún Estado la puede someter a su soberanía, estableció cuatro libertades: de navegación, de pesca, de instalación de cables y tuberías submarinas y el sobrevuelo.

Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Ginebra, 1960).

Participaron 88 Estados. El tema principal se centró en la anchura del mar territorial (que había quedado sin determinar en la primera conferencia) y el límite de pesquerías. Los intereses incompatibles de distintos Estados llevaron a que se expusieran también propuestas que no lograron resolver la cuestión por falta de consenso internacional.

La Convención de Jamaica (Montego Bay) de 1982.

Es el fruto de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Se introdujo el concepto de “la zona” (lechos de los espacios acuáticos y oceánicos del mar libre).

Esta conferencia se propuso como objetivo reformular el derecho del mar que deficientemente había instaurado la primera conferencia.

La República Argentina no suscribió ni el Acta Final ni los instrumentos de Montego Bay. La razón se encuentra en que en el último día del último período de sesiones, la conferencia dictó una resolución que establece pautas de consultas (en las que se privilegiará los intereses de los pueblos involucrados) para disputa de soberanía en las que la ONU hubiese recomendado medios alternativos de solución al conflicto. La Guerra de Malvinas aconteció entre los meses de abril y junio de 1982, razón por la cual lo reciente del traumático episodio y la afectación de los intereses del Estado nacional por la resolución de la conferencia resultaron obstáculos insalvables para su suscripción en ese momento.

La República Argentina recién firmó la convención en la ciudad de Nueva York el 5 octubre 1984, acompañando una declaración en la que reafirmó su posición respecto a la cuestión “Malvinas”.

La Convención de Jamaica produce la codificación del derecho del mar y consta de un preámbulo, 17

partes y 9 anexos.

El mar territorial.

Se reafirma que el Estado ribereño ejerce soberanía sobre este, al igual que sobre el espacio aéreo que se le proyecta, su lecho y subsuelo. La anchura del mar territorial no podrá exceder de 12 millas marinas medidas a partir de líneas de base determinada de conformidad con la convención la línea de base normal se encuentra en la línea de bajamar a lo largo de la costa.

Se dispone el derecho de paso inocente mientras no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño. Se considerará que el paso de un buque extranjero es perjudicial cuando realice en esa zona alguna de las siguientes actividades:

1. amenace o haga uso de la fuerza contra la soberanía, integridad territorial o la independencia política del Estado ribereño;
2. realice actividades de ejercicio o práctica con armas de cualquier clase;
3. lleve a cabo actos destinados a obtener información en perjuicio de la defensa o la seguridad del Estado ribereño;
4. practique cualquier acto de propaganda destinados a atentar contra la defensa de la seguridad del Estado ribereño;
5. el lanzamiento, recepción o embarque de aeronaves y/o de dispositivos militares;
6. el embargo desembarco de cualquier producto, moneda o persona en contravención de las leyes y reglamentos aduaneros del Estado ribereño;
7. cualquier acto de contaminación intencional y grave;
8. cualesquiera actividades de pesca;
9. la realización de actividades de investigación o levantamientos hidrográficos;
10. cualquier acto dirigido a perturbar los sistemas de comunicaciones o cualesquiera otros servicios o instalaciones del Estado ribereño;
11. cualquier otra actividad que no esté directamente relacionada con el paso.

Como contrapartida, se prohíbe al Estado ribereño dificultar el paso inocente de buques extranjeros por el mar territorial. Sólo se podrán grabar el paso inocente como remuneración de servicios determinados prestados al buque en cuestión. Es obligación del Estado ribereño dar a conocer de manera apropiada todos los peligros que amenazan a la navegación en su mar territorial.

La zona contigua.

Es el espacio marítimo que se extiende más allá del límite exterior del mar territorial en dirección a la alta mar y hasta cierta distancia.

La convención fija la anchura de la zona contigua en un máximo de 24 millas marinas contadas desde las líneas de base. El Estado sólo posee competencias limitadas, fragmentarias y especializadas que corresponden a una concepción analítica del espacio marítimo que constituye su objeto.

La convención le atribuye al Estado ribereño la facultad de tomar las medidas de fiscalización necesarias para prevenir o sancionar las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitario que se cometan en su territorio o en su mar territorial.

La zona económica exclusiva.

Es aquella área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste, sujeta al régimen jurídico específico establecido de acuerdo con el cual los derechos y la jurisdicción del Estado ribereño y los derechos y libertades de los demás Estados se rigen por las disposiciones de la convención.

La zona económica exclusiva no se extenderá más allá de 200 millas marinas contadas desde la línea de base.

Se le atribuye al Estado ribereño derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales tanto vivos como no vivos, de las aguas subyacentes al hecho y de derecho y el subsuelo del mar. Los derechos de soberanía a los que alude

la convención refieren únicamente al aprovechamiento económico de la zona.

En la zona económica exclusiva, el Estado ribereño tiene jurisdicción con respecto a:

1. el establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras;
2. la investigación científica marina;
3. la protección y preservación del medio marino.

Todos los Estados gozan de las libertades de:

1. navegación;
2. sobrevuelo;
3. tendido de cables y tuberías submarinos;
4. otros usos del mar internacionalmente legítimos relacionados con dichas libertades y que sean compatibles con las demás disposiciones de la convención.

El mar libre (alta mar).

Constituye una zona en la que ningún Estado tiene jurisdicción. La convención alude a ella como la conformada por todas las partes del mar no incluidas en la zona económica exclusiva, en el mar territorial o en las aguas interiores de un Estado, ni en las aguas archipelágicas de un Estado archipelágico.

Con respecto a la naturaleza jurídica del mar libre se han enfrentado distintas posturas:

- Como *res nullius* podría ser objeto de apropiación por un sujeto o por un Estado; razón por la cual contradice el principio de libertad de los mares.
- Si fuera *res communis*, los condóminos se considerarían con derecho a una parte indivisa del bien que es común a todos, lo cual tampoco deviene aceptable.
- La categoría de “patrimonio común de la humanidad” aparece como la más difundida, no obstante los inconvenientes existentes para determinar la extensión o alcance de la expresión “la humanidad” y para explicar tanto su calidad de “sujeto de derecho” como la aplicación de la teoría de la representación legal.
- En el concepto de *res communis usus* (o de aprovechamiento común) se encuentra la verdadera naturaleza jurídica del mar libre, totalmente despojada de vínculos con el derecho de propiedad, condominio o patrimonio.

La alta mar está abierta a todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, a los que se les reconoce las siguientes libertades de:

1. navegación;
2. sobrevuelo;
3. tendido de cables y tuberías submarinos;
4. construcción de islas artificiales y otras instalaciones permitidas por el derecho internacional;
5. esta;
6. investigación científica.

El límite al ejercicio de estos derechos y libertades es que la altamar será utilizada exclusivamente con fines pacíficos.

Legislación nacional.

1. Dentro de los bienes públicos, el código civil mencionaba a “los mares adyacentes al territorio de la República”, fijando su anchura en una legua marina, la que quedaba extendida a cuatro leguas marinas para el ejercicio del poder de policía en cuestiones fiscales y de seguridad. La reforma introducida por la ley 17,711 reemplaza la expresión “mares adyacentes” por la de “mares territoriales”, y deja librada la determinación de su extensión a la legislación especial.

2. La ley 17,094 pretende delimitar con precisión la extensión del territorio de la Nación. Extendió la soberanía de la nación Argentina sobre el mar a su gente a su territorio hasta las 200 millas marinas a contar de la línea de las más bajas mareas. Del mismo modo extendió esa soberanía sobre el derecho del mar y el subsuelo de la zona submarinas a los agentes al territorio hasta una

profundidad de 200 metros o más allá de ese límite, hasta donde la profundidad de las aguas permita la explotación de los recursos naturales de dichas zonas. La zona creada es la zona contigua.

3. La ley 20,094 (Ley de Navegación) sienta el principio en virtud del cual en el mar libre y en aguas que no se encuentren bajo la soberanía de algún Estado, se encuentran sometidos al ordenamiento jurídico de la República los buques de pabellón nacional, así como las personas que se encuentren a bordo de dicho buques, y los hechos y actos que en ellos se realizan. Se aplicará la misma disposición a los buques argentinos mientras realicen el paso inofensivo al mar territorial extranjero, salvo las restricciones impuestas por el derecho internacional público.

4. La ley 23,968 se ocupa de determinar las líneas de base del Estado nacional a partir de las cuales se debe mensurar la extensión de los segmentos marinos de la República. Esta ley ha incorporado como “aguas interiores” a las superficies acuáticas que antes conformaban el mar territorial. También restableció la zona contigua que había quedado difusa e incorporó la zona económica exclusiva.

5. Por la sanción de la ley 24,543, la República Argentina aprobó la Convención de Jamaica de 1982.

El espacio aéreo.

Es el ámbito en el que se desarrolla técnicamente el transporte por vía aérea. Es un ámbito intangible que posee como característica sobresaliente la de limitar con todos los Estados del planeta y tomar contacto con toda la superficie de la Tierra.

Derechos de soberanía y libertad.

Sobre la superficie terrestre y acuática de cada Estado se proyecta tridimensionalmente un espacio aéreo sobre el que pretende ejercer soberanía plena. Además, concurre el derecho de apropiación y utilización por parte de los dueños de la tierra del espacio aéreo que se proyecta sobre sus propiedades.

La aeronave ha sido presentada en sociedad como una eficaz e incontrolable arma bélica. Ello obligó a los Estados apartar aspectos vinculados a la circulación inter jurisdiccional de las aeronaves sobre el espacio aéreo de cada uno de éstos, pues entraron en colisión los principios de la libertad de circulación con el de la soberanía absoluta de los Estados.

Se concluyó que ni la libertad absoluta proclamada puede ser oponible a los Estados que tienen el derecho y la obligación de protegerse y defenderse; ni la soberanía absoluta puede ser ejercida caprichosamente en desmedro de una actividad tan valiosa como la aeronáutica.

Finalizada la Primera Guerra Mundial se tornó imprescindible una reglamentación internacional en la materia; labor que fue confiada a la Conferencia de Paz. El Convenio de París del 13 octubre 1919 estableció que “las altas partes contratantes reconocen que cada potencia posee la soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo que se hace sobre su territorio”. Sin embargo, introdujo ante mociones al principio de la soberanía. Se admitió en tiempos de paz, la libertad de paso inofensivo sobre el territorio de cualquier Estado contratante; se estableció la igualdad de tratamiento de todas las aeronaves de los Estados contratantes; y se previó acordar regímenes de favor a aeronaves de Estados no contratantes. La posición adoptada es la de la soberanía pero atenuada o limitada.

Cuando la Segunda Guerra Mundial fenecía y los Estados Unidos servían como potencia mundial indiscutible, convocaron a las naciones a los efectos de revisar y actualizar el Convenio de París de 1919 conforme a sus nuevos intereses, sobre todo comerciales. Ello se materializó en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944. Se reafirmó el principio de soberanía limitada, contemplando en el Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional las “libertades del aire”. Así, cada Estado contratante reconoce a los demás respecto a servicios aéreos internacionales sujetos hay itinerarios fijos, los siguientes privilegios:

1. de volar sobre su territorio sin aterrizar;

2. de aterrizar para fines no comerciales;
 3. de desembarcar pasajeros, correo y carga tomados en el territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave;
 4. de tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave;
 5. de tomar pasajeros, correo y carga destinada al territorio de cualquier otro Estado participante, y el de desembarcar pasajeros, correo y carga procedentes de cualesquiera de dichos territorios.
- A las dos primeras se las denomino “libertades políticas” y a las otras “libertades comerciales”.

Delimitación.

El transporte aéreo se realiza con aeronaves, que son “aquellos aparatos o mecanismos que pueden circular por el espacio aéreo”. Resulta necesario delimitar el espacio aéreo en su parte superior, pues el avance tecnológico dio origen a la llamada “era espacial”. Esta quedó inaugurada cuando la Unión Soviética produjo el primer viaje espacial poniendo primero en órbita el satélite artificial Sputnik I y posteriormente el II, que llevaba a la célebre perra Laika. La reacción estadounidense, en plena guerra fría, fue a través del lanzamiento del Explorer I y II. Comienza de esta manera la “carrera espacial” entre aquellas dos superpotencias mundiales.

El Comité Científico y Técnico de la ONU, al ser consultado en 1967 sobre la posibilidad de establecer un límite científico entre el espacio aéreo y el espacio exterior, afirmó que eso no era aún posible, situación que se mantiene hasta el presente.

Hay dos teorías para esta delimitación:

- La teoría del perigeo (punto más próximo a la tierra de la órbita de un astro o un satélite artificial) resolvió que el término “espacio exterior” incluye todo el espacio en y encima del perigeo mínimo alcanzado hasta el 27 enero 1967 por cualquier satélite puesto en órbita.
- La teoría de Von Karman descansa en que la ascensión aerodinámica disminuye con la altura al decrecer la densidad del aire para sostener el vuelo constante y la aeronave después de la ascensión aérea; la cual, reducida a cero, debe aumentar la fuerza centrífuga.

Ambas coinciden en fijar el límite en una altura que ronda entre los 80 y los 100 km.

El espacio exterior.

Es aquel que comienza donde termina el espacio aéreo.

Generalidades.

El espacio ultraterrestre son todos los inmensos ámbitos del cosmos, que se extienden a partir del límite superior del espacio aéreo nacional en la tierra, y del espacio aéreo que cubre el mar, también en la tierra.

El espacio es una res communis usus, no pudiendo ser objeto de apropiación por ningún Estado. El cosmonauta, a quien se le considera “enviado de la humanidad”, lo es respecto de la especie humana y sin la representación jurídica del mandatario. Si el cosmonauta produce algún daño, la responsabilidad recae sobre el Estado que lo ha enviado. El espacio exterior es libre en cuanto a su utilización.

Régimen jurídico.

Los aspectos sobresalientes del “Tratado sobre los principios que deben regir las actividades de los Estados en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuerpos celestes” son:

1. *Bien común internacional*: la exploración y utilización del espacio ultraterrestre deberán hacerse en provecho y el interés de todos los países.

2. *No discriminación:* estará abierto para su exploración y utilización a todos los Estados sin discriminación alguna.
3. *Apertura a la investigación:* estará abierto a la investigación científica, y los Estados facilitarán y fomentarán la cooperación internacional en dichas investigaciones.
4. *Inapropiabilidad:* el espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuerpos celestes, no podrán ser objeto de apropiación nacional por reivindicación de soberanía, uso u ocupación ni de ninguna otra manera.
5. *Sujeción al derecho internacional:* en interés del mantenimiento de la paz y la seguridad internacional y del fomento de la cooperación y la comprensión internacionales.
6. *Fines pacíficos. No militarización:* los Estados parte en el tratado se han comprometido a no colocar en órbita alrededor de la tierra ningún objeto portador de armas nucleares ni de ningún otro tipo de armas de destrucción en masa; a no emplazar tales armas en los cuerpos celestes; y a no colocar tales armas en el espacio ultraterrestre en ninguna otra forma. El espacio exterior se utilizará exclusivamente con fines pacíficos.
7. *Condición jurídica del cosmonauta:* se considerará a todos los astronautas como enviados de la humanidad en el espacio ultraterrestre, y les prestarán toda la ayuda posible en caso de accidente, peligro o aterrizaje forzoso en el territorio de otro Estado parte o en alta mar. Deberán ser devueltos con seguridad y sin demora al Estado de registro de su vehículo espacial.
8. *Deber de información:* los Estados partes en el tratado tendrán que informar inmediatamente a los demás o al Secretario General de las Naciones Unidas sobre los fenómenos por ellos observados en el espacio ultraterrestre, que podrían constituir un peligro para la vida o la salud de los astronautas.
9. *Responsabilidad de los Estados:* serán responsables internacionalmente de las actividades nacionales que realizan en el espacio ultraterrestre.
10. *Autorización y fiscalización de actividades:* las actividades de entidades no gubernamentales en el espacio ultraterrestre deberán ser autorizadas y fiscalizadas constantemente por el pertinente Estado parte en el tratado.
11. *Responsabilidad del lanzador:* todo Estado parte que lance o promueva el lanzamiento de un objeto al espacio ultraterrestre, y todo Estado parte de cuyo territorio cuyas instalaciones se lance un objeto, será responsable internacionalmente de los daños causados a otro.
12. *Jurisdicción y control sobre los objetos registrados:* el Estado parte en cuyo registro figura el objeto lanzado al espacio ultraterrestre, retendrá su jurisdicción y control sobre tal objeto.
13. *Propiedad y devolución de objetos lanzados registrados:* cuando esos objetos o esas partes componentes se halla fuera de los límites del Estado parte en el tratado en cuyo registro figuran, deberán ser devueltos al mismo, el cual deberá proporcionar los datos de identificación que se soliciten antes de efectuarse la restitución.
14. *Principios de cooperación y asistencia mutua:* los Estados miembros deberán guiarse por este principio, y en todas sus actividades en el espacio ultraterrestre deberán tener en cuenta los intereses correspondientes de los demás.
15. *Preservación del medio ambiente:* procederán a su exploración de tal forma que no se produzca una contaminación nociva ni cambios desfavorables en el medio ambiente de la tierra como consecuencia de la introducción en él de materias extraterrestres.
16. *Consultas previas oportunas:* si un Estado parte tiene motivos para creer que una actividad un experimento en el espacio ultraterrestre crearían un obstáculo capaz de perjudicar las actividades de los otros, deberá celebrar las consultas internacionales oportunas antes de iniciar esa actividad o ese experimento.
17. *Derecho de evaluación de proyectos:* los Estados parte examinarán, en condiciones de igualdad, las solicitudes formuladas por los demás para que se les brinde la oportunidad a fin de observar el vuelo de los objetos espaciales lanzados por los mismos.
18. *Derecho de la ONU y del público a ser informados:* los Estados miembro que desarrollan actividades en el espacio ultraterrestre conviene en informar al Secretario General de las Naciones Unidas, así como al público y a la comunidad científica internacional, acerca de la naturaleza, marcha, localización y resultado de dichas actividades.

19. *Derechos de accesibilidad y visitas. Reciprocidad:* todas las estaciones, instalaciones, equipos y vehículos espaciales situados en la Luna y otros cuerpos celestes serán accesibles a los representantes de otros Estados parte sobre la base de reciprocidad.

20. *Ámbito de aplicación:* se aplicarán a las actividades de exploración y utilización del espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuerpos celestes, que realizan los Estados parte.

21. *Resolución de problemas:* los Estados parte resolverán los problemas prácticos que puedan surgir en relación con las actividades que desarrollan las organizaciones internacionales en exploración y utilización del espacio ultraterrestre, con la organización internacional pertinente o con uno o varios Estados miembros de dicha organización internacional que sean partes en el presente tratado.

UNIDAD V: LOS VEHÍCULOS DEL TRANSPORTE: AUTOMOTOR, FERROVIARIO, DUCTO.

Generalidades.

Los vehículos de transporte conocidos en el elemento esencial, juntamente con el ámbito espacial, para que se verifique el desplazamiento físico.

Hay distintas acepciones para la palabra “vehículo”. Por un lado, es el “medio de transporte de personas o cosas” y, por el otro, “aquello que sirve para conducir o transmitir fácilmente algo, como el sonido, la electricidad, las enfermedades contagiosas, etcétera.

Un vehículo de transporte es un artificio creado por el hombre, destinado a trasladar, trasladarse o conducir (desplazar) personas o cosas en el espacio.

Hay dos elementos que conforman el concepto: el objetivo (la construcción, el objeto) y el teleológico (su destino).

A diferencia de los otros vehículos de transporte, el ducto o la tubería constituye en sí una construcción fija que, sirviendo de vehículo conductor, permanece estático y no se desplaza juntamente con lo que transporta.

Respecto de los marcos legales de estos vehículos, el automotor, el buque y la aeronave cuentan con verdaderos estatuto jurídico de derecho interno. Los vehículos espaciales tienen tratamiento en los acuerdos internacionales en vigencia; el material ferroviario y los ductos carecen de estatuto orgánico que los regule.

Naturaleza jurídica.

Según su naturaleza jurídica, los vehículos de transporte serán bienes reciclables o no reciclables.

Régimen Jurídico del Automotor (RJA).

Concepto de automotor.

Se entiende por automotor a todo vehículo autopropulsado destinado a circular y transportar personas o bienes por medios mecánicos. Se destaca por un lado un elemento objetivo (la autopropulsión) y, por el otro, uno subjetivo (el destino). Éste concepto carece de precisión jurídica en razón de que tanto una aeronave como un buque o una nave espacial podrían responder a las características señaladas.

También se ha definido al automotor como el vehículo destinado a circular por el suelo, equipado para transportar cosas o personas y prevista para su propulsión de una máquina generadora de fuerza, que es el motor. En esta versión se circunscribe el elemento subjetivo del destino a la circulación por el suelo, y el elemento subjetivo se divide en: estar equipado para transportar; y estar provisto de un equipo capaz de autopropulsarlo.

La diferencia fundamental entre los conceptos está en que el elemento objetivo determinado en el primero debe ser actual (autopropulsado). En cambio, en el segundo, basta que sea potencial (capaz de ser propulsado). En el primer caso, ante la eventualidad de que el bien se encuentre momentáneamente inutilizado por falsas o desperfectos en su motor, perderá su condición jurídica de automotor.

En cuanto a la definición adoptada por el legislador para que una cosa sea jurídicamente vehículo automotor, se requiere que se trate de una construcción o artificio creado por el hombre, con tres o más ruedas, con autopropulsión y tracción propia.

El artículo 5° del RJA establece: “a los efectos del presente registro, serán considerados automotores los siguientes vehículos: automóviles, camiones, inclusive los llamados tractores para semirremolque, camionetas, rurales, jeeps, furgones de reparto, ómnibus, micro ómnibus y colectivos, sus respectivos remolques y acoplados, las maquinarias agrícolas (incluidos tractores), cosechadoras, grúas, maquinarias viales y todas aquellas que sea autopropulsión”.

Esta norma le concede la calidad de automotores aún a aquellos bienes rodantes que carezcan de autopropulsión.

Se considera jurídicamente “vehículo automotor” a toda construcción destinada a circular por la vía pública y registrable. Cuando se habla de “construcción”, se le atribuye al bien la calidad de ser un artificio creado por el hombre. Esta obra debe ser rodante, pues el destino asignado no podría ser cumplidos sin tener ruedas. Con la expresión “aunque sea para cumplir con otros fines específicos”, se incorpora al concepto jurídico, por ejemplo, las maquinarias agrícolas cuyo destino principal no es la circulación por la vía pública pero que para trasladarse de un campo a otro deben necesariamente hacerlo.

Naturaleza jurídica.

Según el artículo 1°, la transmisión del dominio de los automotores deberá formalizarse por instrumento público o privado y sólo producirá efectos entre las partes y con relación a terceros desde la fecha de suscripción en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor.

Se considera al vehículo automotor un bien registra.

Régimen de publicidad registral.

La recitación del automotor de buena fe en el registro confiere al titular de la misma la propiedad del vehículo y el poder de repeler al que la acción de reivindicación, si el automotor no hubiese sido hurtado o robado.

Esta exigencia tiene carácter constitutivo del derecho real de dominio sobre un automotor.

El título del automotor.

A los automotores se les asigna, al inscribirse en el registro por primera vez, un documento individualizan de que es expedido por el registro respectivo y que se denomina título del automotor. Dicho documento tiene carácter de instrumento público respecto de la individualización del automotor. Debe contener los datos siguientes:

1. lugar y fecha de su expedición;
2. número asignado en su primera inscripción;
3. elementos de individualización del vehículo;
4. indicación de si se destinará a uso público o privado;
5. nombre y apellido, nacionalidad, estado civil, domicilio, documento de identidad y clave o código de identificación otorgado por la AFIP del propietario.

La autoridad de aplicación sobre el régimen registral en la Dirección Nacional de los Registros Nacionales De la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios.

El automotor tendrá como lugar de radicación, para todos sus efectos, el del domicilio del titular del dominio o el de su guarda habitual.

Identificación.

Cada automotor se identifica en todo el país por una codificación de dominio formada por letras y números (sistema alfanumérico). Dicha codificación es reproducida en placas (patentes) de identificación visibles exteriormente, que deben lucir en las partes delantera y trasera del automotor.

Exigencias técnicas.

La ley de tránsito dispone las exigencias mínimas técnicas que deben cumplir los vehículos que circulan por la vía pública.

A los vehículos destinados al transporte de carga y de pasajeros se les exige poseer los dispositivos especiales que la reglamentación exige.

Los vehículos que se destinen al servicio de transporte de pasajeros deberán estar diseñados específicamente para esa función con las mejores condiciones de seguridad de manejo y comodidad del usuario, debiendo contar con salidas de emergencia en relación con la cantidad de plazas.

Se exige que los automotores deben ajustarse a los límites sobre emisión de contaminantes, ruidos y radiaciones parásitas.

El vehículo de carga.

El Registro Único del Transporte Automotor (RUTA) funciona en el ámbito de la Secretaría de Transporte y cuenta con dos secciones, una de transporte de cargas y otra de transporte de pasajeros. En este registro se deben escribir la totalidad de los vehículos afectados a estas actividades. Esta inscripción debe ser formalizada a través de la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) y en los instrumentos creados a tal fin. Los vehículos deben renovar sus inscripciones con cada una de esas revisiones técnicas. Una vez realizada la inscripción, se le otorga un certificado en el que se harán constar los siguientes datos:

- a) el año y modelo de su fabricación;
- b) su clasificación en cuanto a las características técnicas y su categoría;
- c) su clasificación en cuanto a las características del vehículo;
- d) la categoría para que la que fue inscrito;
- e) cualquier otro dato que disponga la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT). Únicamente se le debe exigir para circular a los vehículos afectados al transporte inter jurisdiccional de cargas:
 - a) constancia de inscripción en el registro para el tipo de transporte para el que se encuentra habilitado;
 - b) constancia de realización de la revisión técnica, la que se acredita mediante la oblea que debe ser adherida en los parabrisas;
 - c) licencia de conductor y licencia nacional habilitante;
 - d) carta de porte, remito o documento equivalente;
 - e) cédula verde del vehículo;
 - f) constancia de la contratación de los seguros obligatorios;
 - g) en los casos de vehículos afectados al transporte de cargas peligrosas, la documentación específica exigida por la normativa vigente en la materia;
 - h) en los supuestos en que el tránsito requiera de un permiso especial de circulación, el instrumento que acredite la concesión del mismo.

El vehículo ferroviario.

Concepto de naturaleza jurídica.

Se llama vehículo ferroviario a toda aquella construcción destinada a circular sobre el tendido

ferroviario. El conjunto de estos vehículos reciben el nombre de “material rodante ferroviario”. Cuando este material rodante se encuentra unido conformando un convoy destinado al transporte ferroviario, estamos en presencia de un tren.

Al no existir un registro oficial de material rodante ferroviario, su naturaleza jurídica es la de un bien no registran. Se individualiza a estos rodados con los números de serie que le otorgan sus fabricantes y sus explotadores.

Calificación del material rodante.

El material rodante puede ser clasificado de acuerdo con la capacidad tractora en:

1. *Material motor:* lo conforman aquellos vehículos con capacidad de tracción que, aunque no puedan llevar carga comercial, resultan indispensables para el desplazamiento de ella. Reciben el nombre genérico de “locomotoras” y de acuerdo con la fuente de energía que genere la atracción serán de vapor, diesel o eléctricas.
2. *Material autopulsado:* tiene capacidad de tracción y, además, es apto para el transporte de carga o de pasajeros.
3. *Material remolcado:* carece de capacidad tractora, pero puede transportar tanto personas como cosas. Se le clasifica en coches, furgones y vagones. Los están destinados al transporte de pasajeros; los furgones forman parte de los trenes de pasajeros, pero su acceso les está vedado, puede llevar carga; los vagones son aquellos vehículos remolcados que están destinados a llevar carga.
4. *Material de servicio:* constituyen material rodante para uso interno de la empresa que presta el servicio ferroviario a los fines de realizar actividades de mantenimiento de infraestructura. El material rodante de servicio no se encuentra afectado al transporte comercial, pero siempre desplazará personas o cosas.

Derecho de dominio del material rodante ferroviario.

Por su afectación a la prestación de un servicio público se los debe reconocer como bienes del dominio público. El concepto de “universalidad pública” significa el conjunto de bienes públicos que forman un todo destinado a un fin único. En esta idea se incluye a los conjuntos de bienes del Estado afectados a la prestación de servicios públicos. Su reconocimiento de bien del dominio público resulta de su carácter de “obra destinada a la utilidad o comodidad común”.

Los ductos.

El ducto o tubería es un verdadero vehículo de transporte. La carga que desplazan estas construcciones se destaca por constituir un conjunto de bienes necesarios para la vida y el funcionamiento de una comunidad, los cuales resultan generalmente escasos.

Concepto.

El ducto es una construcción fija de tuberías o conductos destinados al desplazamiento de fluidos materiales o inmateriales. Admite ser instalado tanto tierra adentro como tierra afuera; bajo y sobre la superficie terrestre y acuática.

Clasificación.

Se clasifica a los ductos según el fluido que transportados.

- *El oleoducto:* sirve para transportar el petróleo bruto desde los campos petrolíferos hasta las refinerías o puertos o hasta los centros de consumo de distribución.
- *El poliducto:* sirve para transportar refinados del petróleo desde las refinerías hasta los puertos o hasta los centros de consumo y distribución.
- *El gasoducto:* se utiliza para transportar el gas natural y a veces el gas de hulla desde el sitio donde se extrae o produce hasta los centros de distribución, de utilización o de transformación.
- *El electroducto:* sirve al transporte de energía eléctrica.
- *El acueducto:* se utiliza para conducir agua.

Todo el sistema de tuberías de un Estado constituye su “red de ductos” que cuando corresponde al mercado interno se denomina “red interna de ductos” y, cuando su finalidad es abastecer el mercado exterior, recibe el nombre de “red externa de ductos”.

El ducto y las obligaciones del transportista.

La ley 24,065 considera transportista “a quien, siendo titular de una concesión de transporte de energía eléctrica otorgada bajo el régimen de la presente ley, es responsable de la transmisión y transformación a ésta vinculada, desde el punto de entrega de dicha energía por el generador, hasta el punto de recepción por el distribuidor o gran usuario, según sea el caso”.

Ningún transportista o distribuidor puede comenzar la construcción y/u operación de instalaciones de la magnitud que precise la calificación del Ente Nacional Regulador de la Electricidad (ENRE), ni la extensión o ampliación de las existentes, sin obtener de aquel un certificado que acredite la conveniencia y necesidad pública de dicha construcción, extensión o ampliación.

El carácter de servicio público dado a la actividad obliga a que ningún transportista ni distribuidor pueda abandonar las instalaciones destinadas al transporte y distribución de electricidad ni dejar de prestar los servicios a su cargo sin contar con la aprobación de la autoridad de aplicación, quien la otorgará después de comprobar que las instalaciones o servicios a ser abandonados no resulta necesario para el servicio público en el presente ni en un futuro previsible.

En cuanto a la infraestructura física, se obliga sean adecuadas a las medidas destinadas a la protección de las cuencas hídricas y de los ecosistemas involucrados. Deberán responder a los estándares de emisión de contaminantes vigentes y lo que se establezcan en el futuro.

UNIDAD VI: LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE: EL BUQUE.

Generalidades.

El buque es el vehículo por medio del cual se realiza el desplazamiento físico de personas o cosas por cualquier medio acuático. En el transporte por agua, el buque es el elemento esencial de esa modalidad. Si se suprime al buque desaparece todo el derecho de la navegación.

El *casco* es el cuerpo del buque, siendo la *obra viva* la parte de este que se encuentra sumergida y la *obra muerta* la que emerge de la superficie acuática. El alto de la obra viva se denomina *calado*. La *quilla* es una pieza longitudinal que corre entre dos verticales y que marcan la parte delantera y trasera (*proa* y *popa* respectivamente) a lo largo de la parte media inferior del casco. Sobre la quilla se arman y aseguran las *cuadernas*, que son unas piezas curvadas que conforman la estructura o “armazón” del buque; a la más ancha se la llama *cuaderna maestra*. Por *eslora* se entiende la longitud mayor del buque; su mayor ancho es la *manga*, y su mayor elevación es el *puntal*. Los tabiques o divisiones del buque colocadas en sentido vertical son los *mamparos*, en tanto las que obran en forma horizontal son las *cubiertas*. Se llama *sentina* a la parte más baja del buque y el *punte* es el lugar elevado desde donde el capitán y los oficiales atienden la dirección de las maniobras. La línea que marca la superficie del mar en el buque en la *línea de flotación*. La *línea máxima de carga* es aquella hasta dónde puede sumergirse el buque cargado sin hacer peligrar su navegabilidad. Si miramos el buque de popa a proa, el lateral derecho se denomina *estribor* y el izquierdo *abor*. Las cuerdas se llaman *cabos* y el conjunto de ellas, *jarcia*. Se denominan *anclas* a los elementos que permiten sujetar el buque al fondo del espacio acuático.

Concepto jurídico de buque.

La ley sobre Cabotaje define al buque como un vaso de madera, hierro u otra materia que flota y que, dirigido por un artificio adecuado 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.

Criterios.

Hay dos tendencias doctrinarias. Están quienes defienden un criterio restringido del concepto y quienes adhieren a un concepto amplio y abarcador del vehículo en estudio.

- Los criterios restringidos exigen que las construcciones flotantes, para ser jurídicamente buques, deban reunir cualidades especiales como estar provisto de “acta de nacionalidad”, tener “autonomía de propulsión”, registrar un “tonelaje aceptable”, etcétera.
- Los criterios amplios reclaman en el concepto buscado un elemento unificador capaz de darle trascendencia jurídica a esa cosa llamada buque.

Concepto legal.

El Código della Navigazione italiano definió al buque como cualquier construcción destinada al transporte por agua, aun con fines de remolque, pesca, deporte o con cualquier otro fin.

Se concluyó que buque será toda construcción flotante destinada a realizar un transporte en sentido técnico o navegar.

Según el proyecto de la ley de navegación, buque es toda construcción flotante destinada a la navegación. Cualquier otra construcción flotante auxiliar de la navegación, pero no destinada a ella, aunque pueda desplazarse sobre el agua por cortos derechos para sus fines específicos, es un artefacto naval. Prescindió de incluir la exigencia legal de que la construcción flotante pueda transportar cosas o personas, toda vez que navegar siempre significa transportar materialmente unas y/u otras.

Según Ulpiano, se entiende por buque el que navega en el mar, en los ríos o en alguna superficie acuática, aunque sea un bote.

La ley de navegación define al buque como toda construcción flotante destinada a navegar por agua.

El elemento diferenciador elegido por la ley, y que hace que una construcción flotante sea jurídicamente buque y otra no, es el destino de la navegación o afectación a ella.. Quedan excluidos de este concepto jurídico de buque los artefactos navales y las demás construcciones que, no obstante tener la apariencia física de buques, no tienen destino de navegación (depósito, restaurante flotante, etc.). Por el contrario, el buque averiado y en reparaciones, puede haber perdido su actitud para navegar pero no su destino de navegación y por eso sigue siendo buque.

La ley de navegación agrega que la expresión buque comprende no solamente el casco, mástiles, velas y las máquinas principales auxiliares, sino también todas las demás pertenencias, Picasso sueltas, que son necesarios para su servicio, maniobra, navegación y adorno, aunque se hacen separadas temporariamente. No están comprendidas en ella las pertenencias que se consumen en el primer uso.

Naturaleza jurídica.

Los buques son bienes reciclables con regímenes especiales en los que los Estados que controlan la matrícula de cada uno de ellos ejercen la debida fiscalización en protección de los terceros acreedores que tienen en esos buques el asiento de sus créditos y privilegios.

Individualización de los buques.

Así como el derecho civil regula a la persona humana desde antes de nacer hasta después de su muerte, el derecho de la navegación hace lo propio, metafóricamente hablando, con el buque. A la persona por nacer le corresponde el buque en construcción, los atributos de la personalidad se corresponden con los del buque (pues éste tiene nombre, domicilio, nacionalidad, legitimación procesal activa y pasiva) y la muerte de la persona humana encuentra su analogía con la desaparición física del buque

que se denomina desguace.

Todo buque es individualizado, siendo el modo de individualización los siguientes:

El nombre.

Todo buque tiene que tener un nombre el cual no puede ser igual al de otro buque de las mismas características.

La autoridad de aplicación (en nuestro país, la Prefectura Naval Argentina) es quien debe autorizar el nombre o el cambio de éste. Los buques que enarbolan pabellón nacional deben exhibir su nombre en forma bien visible en la cara de popa. La costumbre internacional ha impuesto que nombre del buque local también en el casco, sobre ambas bandas a la altura de la proa.

La nacionalidad.

La nacionalidad de los buques alude a la relación o vínculo legal que los une al Estado cuya bandera enarbolan. La importancia de la nacionalidad del buque está dada porque se extenderá a esa comunidad viajante el orden jurídico que rige en el país del pabellón. Esa ley de la respectiva bandera será la aplicable en aguas no soberanas de ningún Estado. Ese pabellón o esa nacionalidad le otorgan derecho al buque a la protección diplomática del Estado pertinente, privilegios y prerrogativas en el cabotaje nacional, derecho al tratamiento de buque neutral en situaciones de guerra, etc.

Siempre se le exigió al buque tener una nacionalidad y nada más que una, ya que de lo contrario caería en las la de ejercer la piratería. Esa sospecha, en la actualidad, cede ante tantos casos en que por razones de persecución política o racial, muchas personas se han hecho a la mar en precarias embarcaciones clandestinas. Lo mismo debe decirse de lo de nuevos Estados que tienen bandera pero que aún no han sido reconocidos como tales.

La nacionalidad de ser concreta con la inscripción en el registro de buques de un Estado y se exterioriza mediante el uso del pabellón.

El número de matrícula.

Todo buque debe estar inscripto en el registro especial de un Estado. Es el llamado “registro de matrícula” que da origen al “puerto de matrícula”. Algo que matriculados se le asigna un determinado número de inscripción. La ley de navegación define al número de matrícula como *el de la inscripción en el registro correspondiente* y establece el deber de ostentar en lugar visible la bandera nacional, su nombre, puerto y número de matrícula.

La exigencia de contar con un número de matrícula también abarca a los artefactos navales.

En nuestro país es la Prefectura Naval Argentina la encargada del Registro Nacional de Buques, el cual lleva el control de la matrícula nacional de los buques mercantes y de los yates. En la matrícula deberá ser asentada la constitución de derechos dominiales y los gravámenes sobre el buque inscripto, así como también la modificación, transformación o extinción de todos ellos.

La ley de navegación exige requisitos para inscribir un buque en la matrícula nacional:

1. se debe acreditar el cumplimiento de las exigencias reglamentarias sobre construcción y condiciones de navegabilidad e idoneidad del buque o del artefacto naval;
2. se debe acreditar que su propietario esté domiciliado en el país, y si se trata de un supuesto de copropiedad naval, que la mayoría de los copropietarios con sus derechos sobre el bien a inscribir exceden la mitad del valor de este, reúnen la misma condición;
3. deberá ser acreditado, en caso de que la titular del derecho de propiedad del buque o del artefacto naval sea una sociedad, que ésta ha sido constituida de acuerdo con las leyes de la nación o que, habiéndose constituido en el extranjero, en la sucursal, asiento o cualquier otra especie de representación permanente en el país.

El instrumento que prueba la inscripción en la matrícula es el “certificado de matrícula”, en el cual

deben constar todos los datos del buque.

Hay los efectos de la matriculación del buque: confiere la nacionalidad argentina y otorga el derecho a enarbolar el pabellón nacional. Si un buque es adquirido en el extranjero para ser inscrito en el Registro Nacional de Buques de la República Argentina, debe formalizarse el cese de bandera o cancelación en la matrícula del Estado de su anterior registro. En el caso del buque estrenaré, para que pueda navegar hasta la República Argentina, el cónsul argentino del país de origen extenderá un instrumento que será entregado al capitán del buque y que lo facultará a enarbolar el pabellón nacional. Éste instrumento se denomina *pasavante* de navegación.

Las banderas de conveniencia.

Con relación a la nacionalidad, matrícula y consecuente derecho a enarbolar pabellón de los buques, se ha generado el caso de las “banderas de conveniencia”.

Tradicionalmente, la flota mercante se encontraba al servicio de la economía del país cuya bandera enarbolaban sus buques. Sin embargo, muchos propietarios de navíos eligen para registrarlos un puesto de matrícula que no corresponde a ningún criterio de nacionalidad o domicilio del propietario. Con esto se busca eludir la aplicación de leyes fiscales o laborales que se consideran más onerosas que las del puerto elegido. Los países que favorecen esta práctica descripta cuentan con una cuantiosa y engañosa flota mercante representativa de un importante tonelaje de registro que le confiere únicamente derechos e ingresos fiscales y ninguna obligación de control.

La República Argentina ha suscripto la Convención de Jamaica, que condena a las banderas de conveniencia. Sin embargo, en 1991, la Argentina incorporó al régimen de registración de las naves un elemento que facultó a los armadores nacionales a solicitar, respecto de sus buques matriculados en el país, el “cese provisorio de bandera”, lo que importó que muchos armadores nacionales hicieran uso de tal prerrogativa con el único fin de registrar los buques que explotaban en aquellas banderas de conveniencia y, de esa manera, someterse a las legislaciones más blandas en materia tributaria, laboral y previsional.

Posteriormente se derogó este decreto. El nuevo otorgó un plazo de dos años a los propietarios y/o armadores que hayan optado por el régimen establecido por dichos decretos para reintegrar a la matrícula nacional los buques artefactos navales que hubieran cesado en forma provisoria, usando hasta su reincorporación únicamente el beneficio de operar en el cabotaje nacional.

Esta nueva normativa determinó que todos los contratos que se celebren para tripular aquellos buques se regirán por la legislación argentina vigente y quedarán bajo jurisdicción administrativa y judicial argentina.

Este sistema caducará de pleno derecho en la fecha en que entre en vigencia un nuevo régimen legal para la Marina Mercante Nacional, sin perjuicio de los derechos adquiridos durante su vigencia.

Debe ser considerado el derecho a enarbolar su propio pabellón que le asiste a las naciones que carecen de litoral marítimo. Desde el Tratado de Versalles de 1919 se reconoció tal derecho, por lo que deberán ser registrados los buques de esos Estados en un único lugar determinado y situado en su territorio.

El tonelaje de arqueo.

Es un modo de individualización de los buques en cuanto a su capacidad interna. Se trata de expresar su capacidad y no su peso.

La unidad de medida para determinar el volumen de un buque en las toneladas de arqueo *Moorson*, que equivale a 100 pies cúbicos.

El tonelaje arqueo que tenga un buque reviste importancia respecto de su clasificación como buque

mayor o menor (días o más toneladas de arqueo o menos de diez, respectivamente). Esta clasificación tiene trascendencia jurídica en razón de que los buques mayores pueden ser hipotecados, en tanto los menores sólo pueden ser objeto de prenda.

El tonelaje arqueo también es el que determinará la aplicación de normas en materia de policía de navegación y para el pago de tasas y derechos en puertos y canales. Del mismo modo, a los fines de la fijación de montos referidos a la limitación de responsabilidad.

Se admiten tres clasificaciones de tonelaje de arqueo:

1. El *arqueo total o bruto* está representado por la capacidad interna total del buque; es la resultante de la suma de todos sus espacios cerrados.
2. El *arqueo bajo cubierta* es la capacidad o volumen de los espacios comprendidos entre el casco y la cubierta más alta.
3. El *arqueo neto o de registro* es el volumen útil del buque a los fines de transportar pasajeros o carga.

Respecto de los buques portacontenedores, su arqueo se calcula por la cantidad de contenedores estándar de 20 pies que pueden transportar. La unidad de medida es el TEU (Twenty Empty Unit).

Los buques de guerra censuran, en cuanto a la envergadura o tamaño, de acuerdo con su *tonelaje de desplazamiento* (que se mide en toneladas métricas) y que está conformado por el peso del agua desalojada por el buque cuando navega o por su propio peso.

También se habla del *porte* del buque, lo cual refiere al peso máximo que puede soportar un buque en su interior sin comprometer su navegabilidad (*porque total*) o al peso máximo de mercaderías, pasajeros y sus equipajes, víveres y agua para el consumo que puede llevar una embarcación (*porte neto*).

Clasificación de los buques.

Según su afectación política: buques públicos y privados.

Buques públicos son los afectados al servicio del poder público. Todos los demás, aunque pertenezcan al Estado nacional, a las provincias, a las municipalidades o a un Estado extranjero, son buques privados.

Serán buques públicos los de Guerra, policía, prefectura, hospitales, escuelas, etcétera. Un buque afectado al servicio del poder público es aquel que está destinado al cumplimiento de una función gubernamental.

La ley ha querido poner en pie de igualdad al Estado y a los particulares cuando aquél actuó como sujeto de derecho privado, evitando generar privilegios.

Según su capacidad: buques mayores y menores.

Un buque será considerado mayor cuando registre un arqueo total no menor de diez toneladas, y menor si su arqueo resulta inferior a esa cifra.

Todos los actos constitutivos, relativos o distintivos de la propiedad o de otros derechos reales de un buque de diez toneladas o más de arqueo total, o sobre una o más de sus partes en copropiedad naval, deben hacerse por escritura pública o por documento privado autenticado bajo pena de nulidad. Para el supuesto de un buque de matrícula nacional, cuando esos actos deben cumplirse en el extranjero, se exige que el instrumento pertinente sea otorgado por el cónsul argentino respectivo, quien debe remitir testimonio autorizado de aquel instrumento al Registro Nacional de Buques.

Para los mismos actos respecto de los buques menores, se exige instrumento privado con la firma certificada de los otorgantes y su inscripción en el Registro Nacional de Buques.

En el caso de la construcción de buques mayores, se requiere para el contrato pertinente su

instrumentación por escrito, bajo pena de nulidad. El propietario de un buque mayor puede constituir hipoteca naval sobre, mientras que respecto de los buques menores sólo podrán ser gravados con prenda.

Según su naturaleza: mercantes o no mercantes.

Son buques mercantes aquellos destinados al transporte comercial (por ende lucrativo) de personas o cosas, o de ambas a la vez. Admiten ser clasificados de acuerdo con la especialidad de lo que transporta.

Hay buques portacontenedores, frigoríficos, de carga general, etc.

Los buques destinados a la recreación o a la competición deportiva (yates), a la investigación oceanográfica o científica en general, etc., son buques no comerciales.

Según el ámbito de navegación: buques fluviales o marítimos.

Esta clasificación tiene importancia en cuanto a la aplicación de las convenciones internacionales que involucran exclusivamente a buques de mar.

Según la internacionalidad de la navegación: buques de cabotaje o de ultramar.

Los de cabotaje o de navegación interna son los afectados al tráfico marítimo en las costas de un país determinado los que se internan en el mar y realizan navegación internacional son buques de ultramar.

Según su forma de explotación: buques de línea regular o tramps.

Los buques afectados a una línea regular (*liners*) son los que responden a un itinerario y tiempo de viaje predeterminados. Los otros, llamados *tramps*, se desplazan de un puerto a otro según los negocios que se vayan presentando.

Libros y demás documentos de los buques.

El buque es el bien donde habitan sujetos, se producen hechos, se sientan derechos y encuentran motivo y causa relaciones jurídicas. Tal función torna necesaria la recitación o el asiento de los hechos y actos jurídicos que ocurran a bordo. Como objeto de fiscalización de las autoridades, debe acreditar el cumplimiento de la totalidad de las reglamentaciones que lo alcanzan.

Se requiere una detallada registración de lo que acontezca en el curso de una expedición. Se exige para los buques y artefactos navales argentinos una serie de libros, documentación y certificados que deben ser llevados a bordo.

Los libros obligatorios.

- *Diario de navegación*: es el libro más importante en cuanto a su contenido y valor probatorio. En este libro se debe dejar constancia de todo lo acontecido en la expedición marítima.
 - a) asientos: se deberán asentar todos los acontecimientos de la navegación y todas las novedades ocurridas a bordo durante el viaje relativas al buque, tripulación, carga y pasajeros.
 - b) valor probatorio: llevado en forma correcta, permite reconstruir cronológicamente todo lo que sucedió durante el viaje. Los asientos que el capitán haga en el diario de navegación en calidad de funcionario público tienen el valor de instrumento público.
 - c) formalidades: dicho libro debe encontrarse encuadernado, foliado, rubricado y sellado, hoja por hoja, por la autoridad marítima y sin interlineaciones, raspaduras ni enmiendas. Los asientos deben ser continuados y datados, y deberá ser firmado diariamente por el capitán. Se llevará por singladura, es decir, por intervalos de 24 horas que empiezan a ser contados desde las 12 horas del día hasta las 12 horas del día siguiente. Al llegar el buque a puerto, la autoridad marítima de revisar el diario de navegación e inutilizar los blancos que se hayan dejado entre sus anotaciones. Cuando la autoridad marítima entrega un nuevo ejemplar del diario de navegación, procede a retirar y archivar el anterior durante el tiempo que exige la reglamentación, debiendo ser exhibido en el archivo correspondiente a cualquier interesado que lo solicite.
- *Diario de máquinas*: Este libro deberá ser firmado diariamente por el jefe de servicio de

máquinas (“jefe de máquina”). Esto da lugar a la posibilidad de reconstruir el comportamiento del buque en cuanto a su funcionamiento técnico, mediciones, consumo de combustibles y lubricantes, etc.

- *Libro de rol*: este libro contiene los datos y funciones de todas las personas que conforman la tripulación. Debe expresar el nombre y número de matrícula del buque y el nombre, apellido, nacionalidad, edad, estado civil, domicilio y número de matrícula del capitán y demás tripulantes, con indicación de las habitaciones y empleos correspondientes. Tienen obligación de llevar este libro los buques mayores de 50 toneladas de arqueo total. A los inferiores a ese tonelaje se les exige llevar una *hoja de rol*. Tanto el libro como la hoja de rol deben estar firmados por el capitán y demás miembros de la tripulación.
- *Diario de radio*: se fundamenta en la utilidad que representa el registro de todas las comunicaciones del buque va realizando con estaciones de tierra y con otros buques, con el asiento de la hora y la posición de la nave en el momento en que se producen. Esto resulta de gran ayuda en los casos en que las comunicaciones representan pedidos de socorro. El responsable de llevar este libro es del “jefe de radiocomunicaciones”.
- *Libro de quejas*: exigido sólo para los buques de pasajeros, cumplen la finalidad de servir a éstos a los fines de dejar asentado sus reclamos vinculados con el incumplimiento de las obligaciones legales o convencionales que se encuentran en cabeza del transportista.
- *Ejemplar de la ley de navegación*: es obligatorio para todos los buques.
- *Los demás que exijan las leyes y reglamentos*:
 - a) *el diario del puerto*: mientras que el buque está en puerto (no navegando), cualquier novedad debe ser asentado en el diario de puerto, que es llevado por los oficiales de guardia.
 - b) *el registro de inspecciones de seguridad*: corre para los buques mayores de 50 toneladas de arqueo total. En él se deben asentar el resultado de las inspecciones ordinarias y extraordinarias que hubiere practicado la autoridad marítima.

Los certificados obligatorios.

Además de los libros obligatorios que se debe llevar a bordo, la ley exige que se acrediten aquellos extremos mediante la exhibición de distintos certificados que satisfagan a los controles pertinentes. Se requieren los siguientes: de matrícula, de arqueo, de seguridad, de francobordo.

Los documentos necesarios.

La ley obliga a que a bordo de todo buque se encuentran los siguientes documentos: documentación sanitaria, lista de pasajeros, licencia de instalación radioeléctricas, copia de los contratos de fletamento, conocimiento de la carga transportada, instrumentos aduaneros.

Las sociedades de clasificación.

En tanto que las expediciones marítimas fueron consideradas verdaderas “aventuras”, quienes arriban sus intereses en ellas experimentaron la necesidad de conocer de antemano detalles técnicos sobre las embarcaciones en las que depositaban o esperaban sus carreras con el fin de evaluar riesgos de índole comercial.

La importancia de la actividad de estas instituciones desembocó en la creación de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS) con fines de coordinar el funcionamiento de los miembros a los fines de garantizar la seguridad en el mar.

La IACS ha aprobado un Código de Conducta para las sociedades de clasificación con el objetivo de contribuir a fortalecer éticamente la actividad que desarrollan.

Concepto.

Las sociedades de clasificación son instituciones que se ocupan de certificar el valor técnico del buque en cuanto su construcción, características, mantenimiento y navegabilidad.

Objeto.

Se ocupan de clasificar a los buques de acuerdo con determinados criterios aplicables a su calidad constructiva, arqueo o capacidad, etc., asignándoles una determinada "cota", clase o categoría técnica, que se inserta en los certificados que emiten y registran en sus libros.

Estas certificaciones tienen una vigencia temporal, razón por la cual los certificados deben ser renovados de la inspección de la sociedad de clasificación intervinientes que emitirán los nuevos.

Éstas instituciones cooperan en todo lo referente a la seguridad en la navegación, en el esfuerzo de la comunidad internacional por disminuir sus riesgos y en el consecuente aumento de la productividad comercial de los buques.

Responsabilidad.

Ante la hipótesis de errores u omisiones que se deriven en graves consecuencias para quienes se han valido de los informes técnicos emanados y emitidos por la sociedad de clasificación, éstas tienden a incorporar cláusulas limitativas y exonera tios de responsabilidad.

1. *Entre la sociedad y el armador* que pretende clasificación para el buque del cual dispone o la aseguradora que solicita un informe, por el monopolio de hecho que ejercen estas sociedades y por el estado de la oferta con carácter permanente frente al público, al ser aceptada por el armador, aquéllas no pueden rehusar el examen del buque y la entrega del certificado correspondiente. La relación contractual emergente podrá ser la del mandato, locación de servicios o de obra, según los casos. La contratación con una sociedad de clasificación descansa la profesionalidad que importa la realización habitual de determinadas tareas, obras o servicios por parte de aquellas.

2. *Entre la sociedad y los terceros no contratantes* (quienes se sirven de las publicaciones de la institución tomando los datos divulgados como certeros), la situación hipotética que se plantea es la de quienes pueden alegar que han sido inducidos equivocación por los informes erróneos que pudieron obrar en los registros publicados de la sociedad. Utilizan la siguiente cláusula en su negativa de la responsabilidad: "la información publicada en este Registro de Buques ha sido obtenida de fuentes que pueden considerarse de confianza, pero la sociedad no puede garantizar la absoluta veracidad de todos los detalles incluidos".

La cuestión debe ser resuelta de acuerdo con las singularidades de cada caso particular.

Propiedad y copropiedad naval.

La propiedad naval.

El carácter de propietario de un buque que ostenta un sujeto de derecho debe ser enmarcado dentro del dominio de los bienes en el derecho civil. Sin embargo, el derecho de propiedad sobre un buque ofrece notas distintivas: reglas que impongan requisitos especiales para la titularidad del dominio sobre los buques, la intervención estatal a los efectos de la incorporación o eliminación de un buque de la matrícula nacional, etc.

El buque cumple otras funciones que comprometen intereses distintos a los del propietario, a tal punto que el propietario no puede disponer libremente de su buque sin la autorización del poder público.

La figura del propietario es pasiva, contraponiendo se a la del armador, que resulta activa, porque importa la explotación de la nave, lo cual obliga a hacerla navegar.

La copropiedad naval.

Pueden ser varias personas las titulares de ese derecho de dominio sobre distintas partes indivisa. Contrariamente a lo que sucede en el condominio, en la copropiedad naval prevalece el principio de la toma de decisiones por las mayorías.

La copropiedad de los buques es una forma antigua de sociedad que ya no tiene lugar en el marco actual de las sociedades comerciales. Existe un sistema de simples mayorías para la conformación de la voluntad del grupo de copropietarios, el cual admite que la mayoría puede estar constituida por un

solo copropietario y reserva al órgano jurisdiccional competente la decisión en caso de empate.

Cuando el buque, a juicio de la mayoría, requiera de reparaciones, la minoría está obligada a aceptar la decisión. Si fuera la minoría la que considera que el buque necesita ser reparado en contra de la decisión de la mayoría, aquélla tiene la facultad de solicitar que se practique una pericia. Si el informe pericial resulta que la reparación es necesaria, todos los copropietarios estarán obligados a contribuir.

Si la venta del buque es decidida por la mayoría, la minoría puede exigir que aquélla se realice por el sistema de la subasta pública. Si la minoría solicita la venta por innavegabilidad o por otras razones graves o de urgencia para los intereses comunes, y la mayoría se opone, el tribunal competente decidiera la controversia planteada en forma sumaria.

La ley crea un sistema de preferencia a favor de los demás copropietarios en caso de que alguno de ellos quiera vender su parte a un tercero, pero fija un plazo de tres días para que los interesados expidan y depositan el importe pertinente.

Adquisición de la propiedad naval.

La propiedad de un buque se puede adquirir a través de institutos del derecho privado y del derecho público. En ambas ramas del derecho existen modos de adquisición que son propios del derecho de la navegación.

Entre los institutos de derecho privado por los que se adquiere la propiedad de una nave que se encuentran: la compra-venta, la permuta, la donación, la dación en pago, etcétera. Entre los modos propios del derecho público se encuentran: la confiscación, la requisa, el apresamiento y el abandono a favor del Estado.

La compraventa.

Es el contrato en virtud del cual el vendedor se obliga a transferir el dominio de un buque al comprador, debiendo éste abonarle como contraprestación un precio cierto en dinero o en divisa extranjera.

En el caso de buques mayores, el contrato debe formalizarse en escritura pública un documento privado autenticado bajo pena de nulidad. Si el contrato fuese celebrado en el extranjero y el buques perteneciera a la matrícula nacional, el instrumento pertinente deberá ser otorgado por el cónsul argentino respectivo, quien debe remitir testimonio autorizado al Registro Nacional de Buques. Para que el contrato surte efectos respecto de terceros, debe ser inscripto en dicho registro.

Cuando se trate de buques menores, la compraventa se documentará en instrumento privado con las firmas de las partes certificadas. Respecto a la posibilidad de terceros, es igual que para los buques mayores.

Si se trata de la adquisición de la propiedad del buque por venta judicial, dado que esta forma produce la extinción de los privilegios desde el depósito judicial del precio, se deberán cumplir con las formalidades establecidas para los inmuebles.

El buque vendido es de bandera nacional y el comprador pretende inscribirlo en el extranjero, el vendedor está obligado tramitar el correspondiente “cese de bandera”, que debe ser autorizado por el Estado nacional. El instrumento en el que se plasman estas compraventas de buques con cese de bandera es un formulario llamado *bill of sale*. La autoridad aduanera también tendrá intervención necesaria dado que el buque así vendido se transforma en objeto de exportación, al igual que el combustible que se encuentra en sus tanques.

La prescripción adquisitiva.

En la forma de adquirir la propiedad del buque por el mero transcurso del tiempo durante el cual se lo poseyó con ánimo de dominio y de buena fe, pacífica y públicamente y con justo título. Requiere

de reconocimiento judicial a través de una sentencia que así lo determine, debidamente inscrita en el Registro Nacional de Buques.

La adquisición de un buque con buena fe y justo título prescribe la propiedad por la posesión continua de tres años. Si faltara alguna de las condiciones, la prescripción se opera a los diez años.

La construcción del buque.

Se trata de un modo originario y propio del derecho de la navegación para adquirir la propiedad de un buque. El contrato de construcción de un buque reconoce dos modalidades, las cuales, si bien pueden coexistir, han surgido cronológicamente en tiempos diferentes.

1. *Construcción por cuenta propia:* también recibe el nombre de construcción por administración o economía. Es el primer modo de construcción que surgió cuando las antiguas compañías de navegación tenía sus propios astilleros en los que construían sus propios buques. El constructor contra los materiales, contrató obreros, ingenieros navales, encarga los planos y hace construir el buque a su costo y riesgo.

2. *Construcción por empresa:* también se la llama construcción a destajo o “forfait”. Se caracteriza por ser encargada la obra por el futuro propietario del buque al constructor (astilleros), comprometiéndose a abonarle el precio convenido en un solo pago o en pagos parciales (cuotas) de acuerdo con el avance que experimenten los trabajos. El constructor proporciona los materiales, la asistencia técnica y profesional y la mano de obra.

La ley de navegación establece que salvo pacto en contrario, el buque propiedad del comitente a partir de la colocación de la quilla o del pago de cualquiera de las cuotas. La ley debió decir “buque en construcción”, dado que éste representa una realidad distinta a la del buque terminado, el cual al momento de la celebración del contrato sólo existe de manera inmaterial como una cosa futura.

La ley de navegación no sólo adelanta el derecho real de propiedad al comitente sino que le permite hipotecar el bien.

El contrato de construcción de un buque mayor debe hacerse por escrito bajo pena de nulidad al igual que su modificación o rescisión. Para ser oponible a terceros, requiere de su inscripción en el Registro Nacional de Buques. Si no se cumple con este requisito se presume que el buque es construido por cuenta del constructor.

Abandono a favor de las aseguradoras.

El propietario de un navío, ante la pérdida total del mismo por un siniestro acaecido y debidamente cubierto por una aseguradora, está facultado a ejercer la llamada “acción de abandono” con respecto al buque y exigir la correspondiente indemnización.

Se produce la transferencia del derecho de propiedad del propietario a la aseguradora. A tales fines se considera “pérdida total” cuando hubo naufragio, pérdida total o innavegabilidad absoluta que no admite reparación, imposibilidad de reparar el buque en el lugar donde se encuentre y de trasladarlo a otro donde pueda ser reparado, falta de noticias, embargo de tensión por orden del gobierno propio extranjero, apresamiento y deterioro que disminuya su valor hasta las tres cuartas partes de su totalidad.

La acción de abandono implicará la transferencia irrevocable a favor de la aseguradora de todos los derechos que tenga el asegurado sobre el bien vinculados al interés asegurarlo a partir del momento de la notificación del abandono.

En el caso del naufragio, si la aseguradora comunica que procederá al reflotamiento del buque, la acción de abandono no puede ser ejercida sino después de transcurridos 60 días contados a partir de la fecha del siniestro. En los supuestos de apresamiento, embargo detención del buque por alguna potencia extranjera, sólo puede hacerse abandono del mismo una vez transcurridos seis meses de la fecha en que aquellos actos ocurran.

El asegurado debe denunciar a la aseguradora todos los seguros contratados sobre el bien que abandona mientras no formule tal declaración, no surgirá su derecho a ser indemnizado. Se le reconoce a la aseguradora la facultad de la indemnización debida, rehusando aceptar la transferencia de los derechos sobre los bienes abandonados.

Abandonó a favor del Estado.

Es la posibilidad de que bajo algunas circunstancias y previo cumplimiento de los requisitos exigidos por la ley, el propietario de un buque transfiera su derecho de dominio al Estado.

1. Presunción iure et de iure de abandono a favor del Estado: cuando nuestra ley se ocupa de la extracción y remoción de bienes y cosas en ejercicio de su obligación de velar por la seguridad de la actividad navegatoria, establece una serie de plazos para que los propietarios procedan a su extracción, remoción y traslado a lugares autorizados, demolición o desguace de aquéllos, a los fines de recomponer la seguridad de las operaciones y de las vías navegables afectadas y preservar el medio ambiente. Si el propietario no cumplieren en tiempo, forma y de manera efectiva con las tareas pertinentes, los bienes involucrados pasaron al dominio estatal. Si se tratara de bienes de bandera extranjera, se dará intervención al consulado que tenga a su cargo la representación de los intereses del Estado de la bandera. Si fuera desconocida la propiedad de los bienes o no identificada su bandera, se realizarán las estimaciones pertinentes por edictos y publicaciones en el diario de mayor difusión del lugar en donde se encuentren ubicados. Para aquellos restos náufragos que son considerados “obstáculos insalvables” para la navegación que requieran de acciones inmediatas, el organismo estatal competente deberá proceder de oficio a efectuar los estudios previos y los trabajos necesarios para realizar la limpieza de la vía navegable en cuestión, con cargo a los propietarios siempre que no hagan uso del derecho de abandono a favor del Estado.

2. Abandono voluntario a favor del Estado: en este supuesto, la transferencia de la propiedad del Estado es una consecuencia de la decisión de sus propietarios o armadores de optar por el beneficio de la limitación de responsabilidad por los gastos de extracción o remoción que la ley concede. Requiere de declaración expresa del dueño ante la autoridad marítima, en la que debe constar la manifestación de su voluntad de desprenderse de la propiedad del bien, haciendo entrega del título correspondiente. Esta opción le está vedada a quien haya actuado con dolo.

Confiscación.

Constituye un modo de derecho público de adquisición de la propiedad de un buque por el Estado. Esta figura jurídica es de naturaleza penal y accesorio, prevista para infracciones o delitos en los que el buque resulta ser un instrumento necesario.

Requisa.

Cuando la urgencia de la expropiación tenga un carácter de necesidad, de tal manera imperiosa que sea imposible ninguna forma de procedimiento, la autoridad pública puede poner inmediatamente de la propiedad privada bajo su responsabilidad.

En caso de catástrofe, guerra, epidemias, etc., el Estado puede requisar un buque para fines de traslado de evacuados, provisión de alimentos a la tropa, atención y traslado de enfermos, etcétera..

El Instituto de la requisita constituye una categórica reafirmación de la función social de la propiedad privada.

Apresamiento.

Es un modo de adquisición de la propiedad de un buque que es propio del derecho internacional público. Reconoce como presupuesto básico el estado de guerra y consiste en el apoderamiento de un buque enemigo de uno neutral en la medida que éste último hubiera violado la neutralidad que expresan a través de su bandera.

Régimen de publicidad registran.

Este sistema de registro se orienta a que el Estado y los particulares puedan tener acceso a la información necesaria para llevar a cabo sus funciones y tomar los debidos recaudos en todo lo atinente a la vida jurídica de un buque.

La sanción legal por incumplimiento de la obligación de registrar los hechos y actos previstos en la norma queda constituida por la imposibilidad de oponer a terceros tales actos, quedando comprometida, frente a aquellos, la responsabilidad legal de los incumplidores.

La publicidad registral crea una presunción de conocimiento de los hechos, actos o situación jurídica respecto de un determinado buque o artefacto naval, fundamentada en la certeza que emana de los pertinentes asientos existentes en el registro, en la medida en que el obligado hubiera cumplido con las formalidades y exigencias que impone la ley.

La publicidad registral alcanza los sujetos habilitados para integrar la tripulación de los buques o artefactos navales inscriptos (*personal embarcado*) y a quienes pretendan ejercer profesión alguna en jurisdicción portuaria o en actividad regulado controlada por la autoridad marítima (*personal terrestre de la navegación*).

El Registro Nacional de Buques.

Funciones.

1. *Inscripción*: deben ser inscriptos en él todos los buques, embarcaciones o artefactos navales, sean de propiedad privada o estatal, así como también todos los documentos en virtud de los cuales se constituya, transmita, declare, modifiquen extingan derechos reales sobre los buques, embarcaciones y artefactos navales de la matrícula nacional.
2. *Toma de razón*: en función del registro toma razón de todos los instrumentos por los cuales se pongan embargo, interdicciones o cualquier otra afectación del dominio sobre buques de la matrícula nacional o extranjeros. También de instrumentos de los que surjan gravámenes que limiten o impidan a una persona disponer libremente de sus bienes.
3. *Certificación*: el registro debe emitir los certificados en total correspondencia con los datos obrantes en sus asientos.

Secciones.

El Registro Nacional de Buques se divide en tres secciones:

1. *División contralor y verificación registral*: esta dependencia fija aranceles y se expida sobre la procedencia de las inscripciones solicitadas.
2. *División matrícula*: se ocupa de la inscripción de los buques, yates y artefactos navales en la matrícula nacional.
3. *División dominio*: su función es la de inscribir los instrumentos que importen la creación, modificación o extinción de derechos reales sobre los buques y artefactos navales; los instrumentos o sentencias judiciales que adjudiquen derechos reales o partes en divisas, etcétera.

Ante la falta u omisión de la reinscripción de los embargos, interdicciones e inhibiciones, se produce la cancelación automática de tales asientos a los cinco años. La hipoteca, en tanto no se preveía en el contrato que la constituyó un plazo mayor, queda cancelada automáticamente a los tres años. La cancelación de la ciente registral importa la pérdida de toda eficacia hubo punibilidad frente a terceros.

UNIDAD VII: LOS VEHÍCULOS DEL TRANSPORTE: LA AERONAVE, LA NAVE ESPACIAL.

Generalidades de la aeronave.

Todo transporte por vía hay día de personas o de cosas se sirve de un vehículo particular concebido para tal fin: la aeronave.

El Código Aeronáutico limita su propio ámbito de aplicación a la aeronáutica civil y considera por tal al “conjunto de actividades vinculadas con el empleo de aeronaves”.

Importancia de la aeronave.

Como vehículo de transporte internacional, ostenta la particularidad de atravesar sucesivamente los espacios aéreos de varios Estados. Ello trae aparejada una consecuencia jurídica: la posibilidad de quedar sometida a legislaciones estatales diferentes. El problema encontró solución en el campo del derecho aeronáutico, rama que se caracteriza por la internacionalidad y su consecuente uniformidad conceptual y regulatoria. Sin esta uniformidad, la circulación aérea estaría comprometida por falta de seguridad jurídica.

Concepto jurídico de aeronave.

Criterios.

1. *El criterio amplio* requiere que el aparato pueda sustentarse en el espacio aéreo. Éste ha sido adoptado en la Convención de París de 1919 para la cual es aeronave “cualquier aparato capaz de sostenerse en la atmósfera gracias a la reacción del aire”. La objeción que merece este criterio refiere a su excesiva amplitud.
2. *El criterio intermedio* impone como exigencia adicional a la sustentación la aptitud para circular por el espacio aéreo.
3. *El criterio restringido* pone su acento en la actitud del aparato para transportar personas o cosas. Alude al desplazamiento físico. Es el criterio adoptado por el *Códice della Navigazione* de Italia según el cual “se entiende por aeronave cualquier mecanismo apto para el transporte por aire de personas o cosas de un lugar a otro.

Concepto legal.

Para el Código Aeronáutico se consideran aeronaves los aparatos o mecanismos que puedan circular en el espacio aéreo y que sean aptos para transportar personas o cosas. Nuestros codificadores adhirieron al criterio restringido de la doble aptitud; es decir, la de circular en el espacio aéreo y la de transportar personas o cosas. De esta manera, son jurídicamente aeronaves los globos aerostáticos, los dirigibles, los aviones, etc., pero no lo son los paracaídas, etc.

Para elaborar la definición de aeronave debió haber sido determinado el elemento objetivo (construcción o artificio creado por el hombre) para luego completarlo con el elemento finalista o teológico que responda al “para qué” fue construido. Ese elemento es el “destino” asignado al aparato o mecanismo, el cual es el de circular por el espacio aéreo. Entonces, la aeronave puede ser definida como *toda construcción destinada a circular por el espacio aéreo*.

Naturaleza jurídica.

Las aeronaves son, al igual que los buques, bienes registrables.

Clasificación de las aeronaves.

Clasificación técnica.

Esta clasificación está fundada en la forma en que se sustentan en vuelo las aeronaves, tomando en cuenta si el aparato es más o menos pesado que el aire.

A los aparatos menos pesado que el aire se les denomina *aeróstatos* (se sostienen en el espacio aéreo en virtud de su fuerza ascensional) y a los más pesado que el aire se lo denomina *aerodinos* (se sostienen en el espacio aéreo en virtud de fuerzas aerodinámicas).

Clasificación jurídica.

El Código Aeronáutico determina que sólo rige la aeronáutica civil nacional, a la cual define como “el conjunto de actividades vinculadas con el empleo de aeronaves privadas y públicas, excluidas las militares”.

1. *Las aeronaves públicas y privadas:* son aeronaves públicas las destinadas al servicio del poder público. Las demás son privadas, aunque pertenezcan al Estado. Se diferencia el destino o la afectación del aparato de la propiedad de éste. El carácter de aeronave pública se adquiere por el destino que se le otorgue al servicio del poder público (las militares, las de policía, las sanitarias y las de aduana). El carácter de aeronave privada es residual, pues son tales las que no sean públicas aunque pertenezcan al Estado nacional.

2. *Las aeronaves militares:* son las explotadas por un Estado para fines militares u hostiles. Requieren de un régimen legal propio sin perjuicio de que les sean aplicables las normas sobre aviación civil.

Nacionalidad de las aeronaves.

A las aeronaves se les asigna la nacionalidad del país de matriculación y no el de construcción. La aeronave y el Estado al que pertenece permiten distinguir entre aeronaves nacionales y extranjeras y los distintos regímenes normativos aplicables a unas y a otras.

El Estado de matrícula es el responsable por la protección y el control que debe ejercer sobre su flota registrada, a tal punto que es el encargado de extender los obligatorios certificados de aeronavegabilidad, sin los cuales ninguna aeronave puede circular por el espacio aéreo.

Las aeronaves tienen nacionalidad, entendida como una relación que les acuerda la protección de un Estado, las sujeta a la soberanía de este y a su contralor, y hace aplicable en lugares libres la legislación de tal Estado, a cuyos tribunales de justicia atribuye jurisdicción.

Según nuestro Código Aeronáutico, la inscripción de una aeronave en el Registro Nacional de Aeronaves, le confiere nacionalidad argentina y cancelar toda matrícula anterior, sin perjuicio de la validez de los actos jurídicos realizados con anterioridad. Asimismo, toda aeronave inscrita en el Registro Nacional de Aeronaves pierde la nacionalidad argentina al ser inscripta en un Estado extranjero.

Matrícula de las aeronaves.

Las aeronaves necesitan ser individualizadas en todo momento, por lo que tienen, además de una nacionalidad, una matrícula.

La inscripción en el Registro Nacional de Aeronaves, al mismo tiempo que le otorga la nacionalidad argentina a la máquina, le asigna o adjudica la marca de matrícula.

En suma, toda aeronave se individualiza mediante una marca de nacionalidad y una marca de matrícula. Esto se lleva a la práctica mediante dos grupos de números o de letras o de ambos combinados deberán ser estampados o pintados en forma visible en las aeronaves. Las aeronaves argentinas se individualiza mediante dos grupos de letras: el primero indica la nacionalidad y el segundo la matrícula: LV para las aeronaves privadas y LQ para las públicas. A estas le sigue la marca de matrícula separada de las de nacionalidad por un guión, y que consta de tres letras. Por ejemplo, una aeronave argentina privada se individualiza "LV-WRZ".

La acreditación de la matriculación se efectiviza mediante un instrumento llamado *certificado de matrícula*, el cual siempre debe estar a bordo de la aeronave, juntamente con otros documentos obligatorios. En este documento debe constar:

- a) las marcas de nacionalidad y matrícula;
- b) el nombre del constructor y número de serie asignado por éste;
- c) el nombre, domicilio y nacionalidad del propietario;
- d) el aeropuerto habitual de permanencia de la aeronave;
- e) la cancelación de eventual matriculación en otro país;
- f) la certificación del Estado de matrícula respecto de que la aeronave se encuentra inscripta en su registro.

La matrícula puede luego cambiarse a la de otro Estado, previa cancelación de la anterior.

Registro Nacional de Aeronaves.

(se da por reproducido lo vertido respecto de este tema en análisis y alcances en oportunidad de tratar el estatuto legal del buque)

La publicidad registral tiende a dotar de mayor seguridad y certeza los negocios jurídicos concertados alrededor de la propiedad y explotación aeronáutica.

En dicho registro se anotarán:

1. Los actos, contratos o resoluciones que acreditan la propiedad de la aeronave, la transfieran, modifiquen o extingan.
2. Las hipotecas sobre aeronaves y sobre motores.
3. Los embargos, medidas precautorias e interdicciones que pesan sobre las aeronaves o se decreten contra ellos.
4. Las matrículas con las especificaciones adecuadas para individualizar las aeronaves y los certificados de aeronavegabilidad.
5. La sensación de actividades, la inutilización o la pérdida de las aeronaves y las modificaciones sustanciales que se hagan de ellas.
6. Los contratos de locación de aeronaves.
7. El estatuto o contrato social y sus modificaciones, de las sociedades propietarias de aeronaves argentinas, así como el nombre y domicilio de los directores o administradores y mandatarios.
8. Cualquier hecho o acto jurídico que pueda alterar o se vincule a la situación jurídica de la aeronave.

La falta de inscripción de los actos anteriormente descriptos no producirán efecto alguno respecto de terceros. La omisión registral no afectará jamás los efectos del acto entre las partes. Éste Registro Nacional de Aeronaves es público. Todo interesado podrá obtener copias certificadas de todas las anotaciones obrantes en el registro, solicitando las a la autoridad encargada de él.

También se pueden inscribir las aeronaves en construcción y los motores que integran el grupo motopropulsor. Esta inscripción optativa encuentra su justificación en que, tanto las aeronaves en construcción como los motores mencionados son susceptibles de ser gravados con hipoteca.

Documentación de vuelo.

Según el Código Aeronáutico, ninguna aeronave volará sin estar provista de certificados de matriculación y aeronavegabilidad y de los libros reglamentarios. Las aeronaves que se construyan, reparen o sufran modificaciones, no efectuarán vuelos sin haber sido previamente inspeccionadas y los trabajos aprobados por la autoridad aeronáutica o por técnicos expresamente autorizados por esta. Igual procedimiento se seguirá cuando haya vencido el certificado de aeronavegabilidad de las aeronaves.

En cuanto a las aeronaves extranjeras, para realizar actividad aérea en territorio argentino, deben estar provistas de certificados de matriculación y aeronavegabilidad, libros de a bordo y licencias del equipo radioeléctrico.

El comandante de la aeronave registrará en los libros correspondientes los nacimientos, defunciones, matrimonios y testamentos ocurridos, celebrados o extendidos a bordo y permitirá copia auténtica a la autoridad competente.

Toda aeronave de un Estado contratante de la Convención de Chicago de 1944 dedicada a la navegación internacional llevara los siguientes documentos:

1. certificado de matrícula;

2. certificado de aeronavegabilidad;
3. licencias apropiadas para cada miembro de la tripulación;
4. diario de a bordo;
5. si está provisto de aparatos de radio, la licencia de la estación de radio de la aeronave;
6. se lleva pasajeros, la lista de nombres de los mismos con indicación del lugar de embargo y destino;
7. si transporta carga, un manifiesto y declaración detallada de la carga.

Propiedad de las aeronaves.

En virtud de la importancia que tiene una aeronave y que excede al interés de su propietario, el Estado, ya sea por razones de defensa nacional o por criterios de interés público, interviene en el control y limitaciones al derecho de dominio de manera más acentuada que con respecto a otros bienes.

El *propietario* de una aeronave es el titular registral del derecho de dominio. Éste concepto debe ser diferenciado de la figura del *explotador*, que se constituye en el sujeto dinámico de la actividad aeronáutica al utilizar legítimamente y por cuenta propia una aeronave, aún sin fines de lucro. El explotador es al aeronave lo que el armador es al buque.

Exigencias legales para ser propietario de aeronaves.

Hay dos teorías: la teoría de la nacionalidad y la del domicilio. Ya que nuestra Constitución es muy amplia y no diferencia entre nacionales o extranjeros, se debe adoptar el criterio del domicilio. El Código Aeronáutico establece que para ser propietario de una aeronave argentina se requiere:

1. si se trata de una persona física, tengan su domicilio real en la República;
2. si se trata de varios copropietarios, la mayoría cuyos derechos excedan de la mitad del valor de la aeronave, deben mantener su domicilio real en la República;
3. si se trata de una sociedad de personas, de capitales o asociaciones, estar constituida conforme a las leyes argentinas y tener su domicilio legal en la República.

Modo de adquirir la propiedad de aeronaves.

El derecho de dominio de una aeronave se puede adquirir a través de institutos del derecho público y del derecho privado. En ambas ramas del derecho existen modos de adquisición que son propios del derecho aeronáutico.

Entre los modos propios del derecho público se encuentran: el apresamiento, el comiso, la requisa y la ocupación por el Estado de aeronaves abandonadas. Los institutos del derecho privado a través de los cuales se adquiere la propiedad de una aeronave son: el contrato de construcción, la compraventa, la permuta, la donación, la dación en pago, el aporte social, el abandono a favor de las aseguradoras y la sucesión. La prescripción adquisitiva no es aceptada por nuestra legislación en materia de aeronaves.

- *Apresamiento*: es un modo de adquisición de la propiedad de una aeronave propia del derecho internacional público. Reconoce como presupuesto básico el estado de guerra y consiste en el apoderamiento de una aeronave enemiga o de una neutral en la medida que hubiera violado la neutralidad que expresa a través de su nacionalidad.
- *Comiso*: constituye un modo de derecho público de adquisición de la propiedad de una aeronave por el Estado. Esta figura jurídica es de naturaleza penal y accesorio, prevista para infracciones o delitos en los que la aeronave resulta instrumento necesario, tales como el contrabando o la piratería aérea.
- *Requisa*: es una prerrogativa estatal y su justificación debe fundarse en la necesidad imperiosa e imposterizable de apoderarse de aeronaves por razones de utilidad pública.
- *La ocupación por el Estado de aeronaves abandonadas*: el supuesto que aquí se considera es el de esas aeronaves siniestradas y respecto de las cuales su propietario o explotador no proceda a

recuperarlas dentro del plazo de seis meses de notificado de la situación y las inmovilizó. Estas aeronaves deben encontrarse en el territorio nacional o en sus aguas jurisdiccionales. La causa de esta institución está fundamentada en el peligro potencial que en algunos casos representan estas aeronaves abandonadas.

- *La construcción de aeronaves:* es un modo originario y de derecho privado para adquirir la propiedad de una aeronave, y puede ser:

- a) *construcción por cuenta propia:* el constructor compra los materiales, contrata obreros, ingenieros, encargaron planos y hace construir la aeronave a su costo y riesgo. El constructor está facultado para registrar la obra en construcción e hipotecarla en esa condición;

- b) *construcción por encargo de terceros:* admite dos formas bien diferenciadas según si los materiales de soporte comitente o el constructor.

- i.- En el primer supuesto, el comitente es considerado el propietario de la obra desde el inicio de los trabajos, quedando facultado a hipotecarla, previa registración. El comitente desprotegido su derecho ante el eventual estado de falencia (quiebra) del constructor, pues la obra no pertenece al patrimonio del quebrado y es posible reivindicar las innecesario.

- ii.- En la segunda hipótesis, cuando los elementos que se utilizarán para llevar a cabo la construcción de la aeronave son proporcionados por el constructor, la obra pertenece a él hasta la entrega al comitente. La situación de este frente a una eventual quiebra del constructor es la de un simple acreedor quirografario.

- *La compraventa:* el Código Aeronáutico establece la necesidad de que el instrumento contractual traslativo del dominio se formalice por instrumento público o por instrumento privado debidamente autenticado y que sea debidamente inscrita en el Registro Nacional de Aeronaves para tener oponibilidad frente a terceros.

Condominio de las aeronaves.

Al no haber nada legislado en esta materia, hay dos posturas. Una considera que para las aeronaves comerciales deben ser aplicadas en forma analógica las normas de copropiedad naval. La otra prefiere cubrir el vacío con la legislación civil que regula al condominio.

La nave espacial.

Concepto.

La nave espacial es toda construcción destinada a desplazarse en el espacio ultraterrestre.

Naturaleza jurídica.

Se le atribuye a la nave espacial de naturaleza jurídica de bien registrable.

El Estado parte en cuyo registro figura el objeto lanzado al espacio ultraterrestre, retendrá su jurisdicción y control sobre tal objeto, así como sobre todo el personal que basa en el, mientras encuentre en el espacio ultraterrestre o en un cuerpo celeste. El derecho de propiedad de los objetos lanzados al espacio ultraterrestre no sufrirá ninguna alteración mientras esté en el espacio ultraterrestre, incluso en un cuerpo celeste, ni a su retorno a la tierra. Cuando estos objetos o las partes componentes de ellos sean encontrados fuera de los límites del Estado parte en el tratado en cuyo registro figuran, deberán ser devueltos a ese Estado parte, quien deberá proporcionar los datos de identificación que se le soliciten antes de efectuarse dicha restitución.

Clasificación.

Se pueden clasificar desde un punto de vista jurídico y según su afectación, en públicas y privadas; y con un criterio técnico centrado su recorrido, en orbitales y transespaciales.

- *Públicas:* son las afectadas al servicio del poder público de un Estado. Se trata de las que cumplen funciones gubernamentales y, en razón del principio de no militarización del espacio ultraterrestre, los Estados ejercerán el poder público a través de la exploración e investigación con fines pacíficos que hagan del espacio sirviéndose de estos vehículos espaciales.

- *Privadas:* serán todas aquellas naves espaciales que no sean públicas.

- *Orbitales*: son las naves espaciales que se encuentran destinadas a realizar un recorrido determinado o variable alrededor de la Tierra o de otro cuerpo celeste como satélites artificiales de estos
- *.Transespaciales*: están destinadas a circular por el espacio ultraterrestre sin recorrido predeterminado o fijo.

La propiedad de las naves espaciales.

No existe un régimen especial internacional sobre el derecho de propiedad de las naves espaciales. Tal circunstancia torna de aplicación los regímenes internos de cada Estado.