**Alumnos:**

Sofía Esmerode DNI: 34.653.243

Melody Navarro DNI: 34.815.073

Félix Titos DNI: 33.773.813

**Trabajo Práctico:**

**BUQUE Y AERONAVE**

**Materia: Instituto del Derecho a la Navegación por Agua y por Aire**



**Facultad de Derecho.**

**Universidad de Buenos Aires**

**BUQUE**

La palabra buque proviene de la voz del idioma catalán buc, que indica capacidad interior de algo, casco de una nave. Para la Ley de Cabotaje, barco o embarcación es un “vaso de manera, de hierro u otra materia que flota y que impulsado y dirigido por un artificio interno o externo, es apto para transportar por el agua personas o cosas o para servir de depósito o para ser utilizado en actividades comerciales o industriales”

Nuestra Ley de Navegación define el buque en su art. 2 como “…toda construcción flotante destinada a navegar por agua”.

Construcción flotante

Elementos

Destinada a navegar por agua

Resultan importantes dos conceptos que surgen de “construcción flotante”, construcción como obra del hombre y flotante como característica propia del objeto: que este destinado a navegar por agua.

Es indistinta la propulsión, ya que puede ser externa, prestada por ejemplo por un remolcador o una barcaza, o interna, sea una vela, mecánica o nuclear.

La ley de Navegación no se limita a la estrictamente comercial, ni requiere un destino industrial ni de transporte, como lo hacía la ley de Cabotaje, sino comprende sin fines de lucro (deportivas, educativas, etc.).

La jurisprudencia de los tribunales argentinos han establecido que en el concepto de buque quedan incluidas las embarcaciones destinadas a la navegación deportiva a las que, consecuentemente se les aplica la Ley de Navegación.

Tampoco se circunscribe a la navegación que se lleva a cabo por mar, sino que comprende también la fluvial y la lacustre. Abarca la navegación en el sentido técnico, es decir la mera traslación por los espacios acuáticos así como también la navegación en el sentido económico y jurídico.

La única excepción la constituye el transporte en embarcaciones pequeñas que la propia Ley de Navegación excluye en su art. 316 y a la que aplicará las disposiciones del transporte hasta tanto se dicte una ley especial para regularlas.

En el mencionado artículo, se agrega el concepto de “artefacto naval”, como “…cualquier construcción flotante, auxiliar de la navegación, pero no destinada a ella, aunque pueda desplazarse sobre el agua por cortos trechos, para el cumplimiento de sus fines específicos”.

Se requiere una construcción flotante,, es necesario que la construcción flotante sea “auxiliar” de la navegación, ejemplo: draga, boya, buque faro, muelle flotante, etc. El elemento indistinto que puede o no presentarse sin modificar el carácter de artefacto naval es que “pueda desplazarse sobre el agua por cortos trechos para el cumplimiento de sus fines específicos”.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Buque | Artefacto naval | Otros |
| Buque tanque | Draga | Plataformas costa afuera |
| Buque porta contenedores | Boya | Hovercrafts |
| Buque de pesca | Buque faro | Hidroavión |
| Remolcador | Muelle | flotante |
| Submarino |  |  |

El remolcador es un buque y no un artefacto naval, porque su destino inmediato es navegar y sólo de manera mediata su objeto es prestar su fuerza motriz o a otro buque para la maniobra o para el transporte.

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

Finalmente el hidroavión es tan buque como una aeronave que carretea por la pista terrestre es un automóvil.

El art. 154 establece la extensión de buque y permite determinar el conjunto de bienes que comprende la compraventa, el embargo, la hipoteca o cualquier acto jurídico que tenga por objeto un buque.

Comprende el casco, los mástiles, las velas, las maquinas principales y auxiliares como, asimismo, todas laspertenencias del buque destinadas a su servicio, maniobra, navegación e incluso al adorno, fijas o sueltas y aun separadas temporariamente; no se incluyen pertenencias que se consumen al primer uso (agua, combustible)

La Ley de Navegación establece que los buques son bienes registrables, no es simplemente una cosa según esta ley, que tampoco lo considera un mueble. El buque comprende no solo su aspecto material como “cosa” sino también que en el concepto buque se incluye, además de esa parte materias susceptibles de tener valor, aspectos inmateriales susceptibles de valor.

A los efectos de los privilegios, d las hipotecas y de la limitación de responsabilidad, el buque comprende tanto un aspecto material –los créditos antes vistos-.En conclusión, como los bienes comprenden tanto los objetos materiales como los objetos inmateriales susceptibles de tener valor, y el buque incluye ambas categorías. Su naturaleza jurídica es de un bien.

**CLASIFICACIÓN TÉCNICO JURÍDICA:**

El parr 2, art 48, indica que los buques se distinguen también por su naturaleza, por la finalidad de servicios y por la navegación que efectúan.

**Buques públicos y privados:**

El art 3 define a los buques públicos como los afectados al servicio del poder público. A los privados los define por exclusión, precisando que todos los demás, aun cuando pertenezcan al Estado Nacional, provincial o municipal, son privados.

Los públicos se encuentran destinados al empleo de sus funciones propias por parte de uno de los tres poderes del estado. Entre los públicos se encuentran los buques militares y de policía, que conforman una subclasificación. Los destructores, las corbetas, las lanchas rápidas, los submarinos, los avisos, etc, de la Armada Nacional son buques públicos. De igual manera, son buques públicos los de la Prefectura Naval argentina.

Buques privados del Estado: Un buque de propiedad del Estado, pero dedicado a una actividad comercial, es un buque privado. Los arts. 34 y 35 del Tratado de Navegación Comercial Internacional de Montevideo de 1940 contemplan esta distinción y disponen que los buques privados del Estado deberán someterse a las leyes y reglas de responsabilidad y de competencia aplicables a los buques privados, lo que no ocurrirá si el buque hubiera estado afectado en oportunidad de nacimiento de crédito de un servicio público ajeno al comercio.

La inembargabilidad de los buques públicos nacionales como extranjeros es absoluta; también los privados del Estado si el propietario renuncia a ampararse en la limitación de responsabilidad del propietario armador contemplada por la Ley de Navegación a partir del art 175.

Según la Convención Internacional para la unificación de ciertas normas sobre inmunidad de los buques de Estado:

Sin inmunidad:

No tienen inmunidad los buques de ultramar pertenecientes a los Estados o explotados por ellos, los cargamentos que a ellos pertenezcan, los cargamentos ni los pasajeros transportados por los buques de Estado.

Guerra:

En tiempos de guerra, según el art 7, cada Estado se reserva el derecho de suspender la aplicación de la convención y establecer que los buques que le pertenezcan o sean explotados por él, no podrán ser objeto de embargo ni detención por tribunal extranjero.

Buques con inmunidad

El art 3 establece que no será objeto de embargos, capturas o detenciones por cualquier auto judicial, los buques de guerra, yates de Estado, buques de vigilancia, buques hospitales, buques auxiliares, buques de abastecimiento y otras embarcaciones pertenecientes al Estado o por él explotados.

Se exceptúan de inmunidad:

1. Las acciones por abordaje
2. Las acciones que emanen de una asistencia o salvamento y la contribución de averia gruesa.
3. Las acciones relativas a la reparación vinculada al buque.

Los Estados pueden prevalerse de todos los medios de defensa, incluyendo la prescripción y limitación de responsabilidad de la que puedan prevalecerse los buques privados y sus propietarios.

Los buques nacionales son aquellos que han sido inscriptos en la matricula nacional y a los que el art 51 de la Ley de Navegación les confiere el derecho a enarbolar pabellón nacional.

**Buque nacional o extranjero**

La Ley de Navegación establece diferentes requisitos para embargar un buque nacional o extranjero. En los casos para los nacionales, el art 531 dispone que pueden ser pasibles preventivamente por créditos privilegiados en cualquier puerto de la República, por por otros créditos en el puerto donde el propietario tiene su domicilio y finalmente por créditos ejanos al buque, exige los requisitos de la legislación común.

En el art 532 establece que los buques extranjeros surtos en puertos de la República pueden ser embargados preventivamente por créditos privilegiados, por créditos ajenos al buque cuando sean exigibles ante los tribunales del país.

Clasificación técnica:

Por propulsión:

A vela

Mecánica convencional

Nuclear

Por destino:

Comercial

Transporte de pasajeros

Transporte de carga

Transporte mixto

Deportivo

Cultural

Científico

Por el tipo de transporte:

Granel liquida

Carga general

Portacontenedores

Buques lash/portabarcazas

Buques RO-RO

**INDIVIDUALIZACIÓN DE BUQUES:**

Para dar seguridad jurídica a los actos de adquisición, transferencia, extinción de derechos reales sobre buques, a quienes pretendan embargar un buque o a quienes ejercen privilegios sobre ellos, etc, es necesario establecer un sistema de individualización. El art 43 de la Ley de Navegación toma a su cargo esta tarea y establece que los buques argentinos se individualizan en el orden interno por:

Su nombre

Numero y puerto de matricula

Por el tonelaje de arqueo.

Los arts. 275/9 de la Ley de Navegación revelan esta técnica de personificación del buque “ni el transportador ni el buque son responsables de las perdidas o daños que tengan su origen en…”, cuando sabemos que el buque no es un sujeto sobre el cual se pueda imputar esa responsabilidad, sino un objeto de derechos sobre el cual recaen los créditos privilegiados que consagra la Ley de Navegación y otras disposiciones.

Nombre:

No puede ser igual al de otro de las mismas características (art 44) y el art 46 exige que los buques deban tener su nombre en un lugar visible.

Matricula:

Es la inscripción del buque en el Registro Nacional de Buques. Esto confiere nacionalidad argentina y derecho a enarbolar pabellón nacional.

La matricula estructura el sistema dominial de registro y funciona sobre la base de folio real.

Están exceptuados de inscribirse los buques o artefactos navales pertenecientes a las Fuerzas Armadas, de seguridad y policiales, los propulsados exclusivamente a remo y los inflables.

En el Reg. Nac. De buques se registraran los buques de hasta una tonelada de arqueo total.

Hay requisitos técnicos y jurídicos para inscribir:

Exigencias reglamentarias en materia de construcción del buque y condiciones de navegabilidad.

Requisitos jurídicos:

Persona física, único propietario (domiciliada en el país).

Copropiedad naval: que los copropietarios con derechos que superen la mitad de su valor, tengan su domicilio en la República (52, inc. b, párr. 2)

Para su inscripción en el extranjero, según el art 53, se requiere pasavante expedido por autoridad consular argentina del país de construcción

Cancelación de la matricula:

El art 55 contempla situaciones de eliminación de un buque de la matricula nacional:

Innavegabilidad absoluta

Pérdida total comprobada y declarada por autoridad marítima

Presunción fundada de pérdida

Por desguace

Por cancelación de la inscripción o eliminación de un buque en la matricula nacional será autorizada siempre que no afecten los intereses públicos.

**LEY QUE DETERMINA NACIONALIDAD:**

Tanto el art 597 de la Ley de Navegación como el art 1 del Tratado de Derecho de Navegación Comercial Internacional establecen que la nacionalidad del buque se determina por la ley del Estado que otorga el uso de la bandera y que dicha nacionalidad se prueba con el respectivo certificado, legítimamente expedido por las autoridades competentes de aquel Estado.

**LIBROS Y DOCUMENTOS A BORDO**

El buque requiere ser identificado y ello exige su documento de identidad que es el certificado de a bordo, etc., deben ser reproducidos a posteriori y para ello se asientan en los libros de a bordo; sus condiciones de seguridad deben ser controladas y para ello de exigen los diversos certificados de seguridad.

Listado de libros y documentos de a bordo

El art 83 establece:

Certificado de matricula

Libro de rol

Certificado de arqueo, de seguridad y francobordo

Documentación sanitaria

Diario de navegación

Diario de maquinas

Lista de pasajeros

Libro de quejas en los buques de pasajeros

Licencia de instalación radioeléctrica

Diario de radio

Un ejemplar de la Ley de Navegación

Los demás libros y documentos exigidos por las leyes y reglamentos.

Diario de navegación

Según el art 84 debe llevarse encuadernado, foliado, rubricado y sellado, hoja por hoja, por la autoridad marítima. No debe haber interlineaciones, raspaduras ni enmiendas. Se exige que los asientos sean continuados. El capitán rubrica los asientos en el libro diario de navegación.

Asientos:

Se deben asentar los acaecimientos de la navegación y todas las novedades ocurridas a bordo durante el viaje, relativas al buque, la tripulación, la carga y los pasajeros.

Se asienta la situación, derrota y maniobras del buque; observaciones meteorológicas, actos cumplidos por el capitán en su carácter de funcionario público, las actas de los consejos celebrados por los oficiales del buque; toda circunstancia que exija asiento según las leyes y reglamentos.

Ratificación de asientos por el capitán:

El art 208 obliga al capitán a ratificar los asientos del diario de navegación mediante la protesta levantada ante escribano público o ante cónsul argentino en puerto extranjero.

Visacion por la autoridad marítima o cónsul argentino:

Al llegar al puerto, el diario de navegación debe ser visado.

Archivo:

Una vez completado, el diario de navegación debe ser archivado por la Prefectura Naval Argentina (art 88)

Diario de maquinas:

Es llevado por el jefe de las maquinas de la misma manera que el diario de navegación (art 84)

Certificado de matricula:

Según art 54 es otorgado por la autoridad marítima respecto de todo buque o artefacto naval inscripto en la matricula nacional. En él se indicara el nombre del buque o artefacto naval, de su propietario, número de matrícula, los arqueos total y neto.

Libro de rol:

Según el art 85, se asientan, además de la identificación del buque por su nombre y número de matrícula, nombre, el apellido, la nacionalidad, la edad, estado civil , domicilio y número de matrícula del capitán y de los tripulantes con indicación de la habilitación correspondiente, las clausulas y condiciones de los contratos de ajuste.

Certificado de seguridad:

La autoridad marítima otorgara los certificados de seguridad de casco, armamentos, maquinas y radioelectricidad y todo otro que imponga las convenciones internacionales y reglamentación correspondiente (art 80).

Fuerza probatoria:

Los asientos del capitán en el libro diario de navegación, labrados en su calidad de funcionario público (art. 209 párr. 1) Los demás asientos, como la exposición labrada ante la autoridad marítima o cónsul argentino, quedan sometidos a la apreciación judicial. Por su parte, los certificados de seguridad hacen fe de su contenido, excepto prueba en contrario (art 80, último párr.).

**BANDERAS DE CONVENIENCIA:**

No son exclusivamente la falta de una relación o vinculo autentico entre Estado del pabellón del buque y la efectiva localización de la empresa propietaria o armadora.

Su característica básica es que no exigen, a quien pretenda inscribir su buque en un pabellón de conveniencia, el requisito de domicilio como lo hace el art 52 inc b de la Ley de Navegación, ni ningún otro que lo vincule auténticamente con el país en que pretende inscribirse el buque.

Brindan al propietario de un buque ventajas en relación con la bandera del país del asiento de sus negocios que varia con cada registro, pero que pueden ser de índole administrativa, tarifaria, laboral, etc.

Sin embargo, pueden implicar también menores controles en materia de seguridad de la navegación y menor protección laboral al personal embarcado.

**SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN**

Son instituciones técnicas creadas para asesorar e informar a los constructores, armadores, aseguradores, cargadores, compradores de buques y en general a todos aquello interesados en la navegación y en el comercio marítimo, en cuanto a la construcción y condiciones de navegabilidad de un buque

Las sociedades clasifican los buques construidos bajo su supervisión. Se analiza el buque en base a los planos y se expide una primera cota.

Se practican visitas en forma periódica, en caso de daños se aconseja las reparaciones necesarios, de no realizarla se pierde la cota

Cuando la clasificación ha sido completada, la sociedad extiende un certificado que asienta en sus libros. Además emiten listas periódicas con las novedades de todos los buques clasificados bajo su supervisión.

Las principales sociedades calificadoras son “Lloyd´s Register of shipping” de Gran Bretaña, “Bureau Veritas” sede en Paris que ejercen un verdadero monopolio

**PROPIEDAD Y MODOS DE ADQUISICION DEL DOMINIO**

A Las personas que quieran ser titulares de dominio de un buque o artefacto naval, se les exige un vinculo entre quien pretende registrar un buque y el país de registro. Por lo cual para inscribir un buque artefacto naval en la matricula, las personas físicas deben acreditar domicilio en el país en el país, mientras que las personas jurídicas deben estar constituidas conforme las leyes del país o, en caso de haberse constituido en el extranjero, deben tener sucursal, asiento o representación en la Nación.

Tanto las inscripción o eliminación de un buque de la matricula nacional solo será autorizada bajo condición de que no afecte intereses públicos

ADQUISICION DE DOMINIO: LEY APLICABLE

La ley de la Nacionalidad del buque rige lo relativo a la adquisición y a la trasferencia y extinción de su propiedad, como también las medidas de publicidad destinadas a hacer conocer tales actos por parte de terceros .

1-Cambio de nacionalidad

Conforme a lo establecido en el art 599 de la Ley de la Navegación y el art 3 del Tratado de Derecho de Navegación Comercial Internacional, el cambio de nacionalidad del buque no perjudica los derechos reales o de garantía, ni los derechos emergentes de los privilegios. La extensión de estos derechos se regula por la Ley de la Nacionalidad que legalmente tenga el buque en el momento del cambio de bandera.

2-Compraventa de buque

En el contrato de compraventa, el vendedor se compromete a transmitir la propiedad de un buque al comprador. El contrato no se encuentra regulado en la Ley de la Navegación pero si existen algunas reglas especificas en la sección 2 “De la propiedad de un buque y del artefacto naval”

**Forma de la compraventa**

El buque es un bien registrable sometido al régimen jurídico que establece la ley de la Navegación (art.156)

**Compraventa de buques mayores**

Todos los actos constitutivos, traslativos o extintivos de la propiedad o de otros derechos reales de un buque mayor ( 10 toneladas) o de su partes en copropiedad naval deben extenderse bajo pena de nulidad por escritura pública o por documento privado autenticado (art.156). El formulario que suele utilizarse para estos casos es conocido con el nombre de “Bill Of Sale”

**Compraventa de buques menores**

En lo que respecta a los buques menores o sus partes en copropiedad naval deben hacerse en instrumento privado con la firma certificada de los otorgantes.

**Oponibilidad frente a terceros de la compraventa de buque**

La oponibilidad a terceros de los actos constitutivos, traslativos o extintivos de la propiedad o de otros derechos reales, tanto respecto de buques mayores como de buques menores, opera desde la inscripción del acto en el Registro Nacional de Buques.

**3-Privilegios**

Venta Privada

La venta privada de los buques es tramitida con todos los privilegios que lo gravan según el art 160. Si bien el buque se transfiere con los créditos privilegiados que lo graven al momento de la transferencia, estos privilegios se extinguirán en el termino de tres meses, contados desde la inscripicion en el registro, siempre que además se cumpla con el requisito de publicidad exigido. en esos tres meses en los cuales los privilegios están vigentes , los acreedores pueden ejercer sus derechos sobre el buque

Venta judicial

Si esta se realiza en la forma legalmente establecida produce la extinción de los privilegios que lo gravan

La extinción se produce a partir del depósito judicial del precio, sin perjuicio de lo dispuesto en el art 472 sobre subrogación legal del buque por el precio depositado del que se cobraran los acreedores privilegiados.

El art 593 establece que la venta judicial de un buque debe realizarse cumpliendo las mismas formalidades que las establecida par loa bienes inmuebles y de tratarse de un buque de bandera extranjera, debe comunicarse el auto que ordene la venta al cónsul del país del pabellón.

**Normas procesales**

Para adquirir, retener o recobrar la posesión o tenencia de un buque se aplicara las disposiciones de la ley procesal común según el art 591 de la Ley de Navegacion.

4-Pactos de retroventa y reventa

Son aquellos que permiten al vendedor o al comprador dejar sin efecto el contrato de compraventa celebrado. Están habilitados por el art 161.

5- Cese de bandera

Para inscribir un buque extranjero en el país se requiere el pasante expedido por la autoridad consular argentina del país de construcción. El pasavante confiere de modo provisoria al buque la nacionalidad argentina y el derecho a enarbolar pabellón nacional. Si el buque hubiera estado inscripto en un registro extranjero, se requiere el cese de bandera. En caso de subasta judicial, no se exige.

6- Prescripcion adquisitiva

Es posible adquirir el dominio de un buque por prescripción mediando buena fe y justo titulo, por la posesión continua de tres años según lo dispone el art 162. En caso que falte alguno de las condiciones la prescripción opera a los 10 años

7-permuta, donación, dación en pago, aporte social

Son reconoidos por el derecho civil y suceptibles de ser aplicados a los buques.

8-Sucesion

El buque forma parte del patrimonio de sus propietarios por lo cual los derechos se transmiten a sus sucesores. Cuando fallece el causante propietario del buque sin haber testado se inscribe en el Registro Nacional de buques la declaración de herederos. En el caso de testar se incribira en el registro un testimonio juducial

9-confiscacion o comiso como consecuencia accesoria penal que ciertas infracciones acarrean. En este caso el estado adquiere el dominio

10-requisacion

Forma anómala de expropiación, en los casos de urgencia en la cual no se pueda seguir con las formas de procedimiento , el estado dispone inmediatamente de la propiedad privada bajo su responsabilidad

11- Apresamiento

Forma de adquirir el buque por parte del Estado de un navío enemigo o neutral que ha violado alguna pauta de neutralidad.

**CONSTRUCION DE BUQUES**

El arte 152 de la ley de Navegación establece que lo que no estuviera regulado por la ley en cuanto a la construcción de buques será regulado por las normas de la locación de obra del derecho común. Las normas de construcción de buques también se aplican a los artefactos navales, atendiendo las limitaciones que imponga las reglamentación teniendo en cuanta su naturaleza(art 153)

El sistema de construcción puede ser por cuenta propia o por empresa

Sistema de construcción por cuenta propia el propio interesado se encarga de la confección de los planos de la misma, adquiere y provee los diversos materiales, contrata el personal. Corre con todos los riegos económicos y técnico. Es propietario de las estructuras de la embarcación bajo construcción y del buque terminado

Sistema de construcción por empresa, el fututo propietario de la embarcación encomienda su construcción a un astillero.

1-Forma

El contrato de un buque mayor, asi como también su modificación o rescisión deben formalizarse por escrito bajo sanción de nulidad en caso de omisión de la forma exigida (art. 153)

2-Oponibilidad frente a terceros

El contrato de construcción, así como también su modificación rescisión, será oponible a terceros, a partir de su inscripción en el Registro Nacional de Buques. En defecto de inscripción, se presume que es construido por cuenta del constructor.

Inscripto el contrato el buques es propiedad del comitente, excepto pacto en contrario. Ello es así a partir de la colocación de la quilla o del pago de una cuota.

3-Vicios ocultos

Deben ser descubiertos en el termino de dieciocho meses desde la entrega y denunciados en el plazo de sesenta días a partir de haber sido descubiertos según el art 151 de la ley de Navegación.

4-Provilegios sobre los buques en construcción

1. Los gastos de justicia hecho en interés de los acreedores para la consevacion de la obra o proceder a su venta y a ka distribución del precio
2. Los créditos del constructor ,siempre que el contrato se haya inscripto en el registro

5-Hipoteca de buque en construcción

Se puede constituir a partir de la firma del contrato respectivo o el inicio de la construcción. Al finalizar la construcción del buque e inscripto en la matricula, la hipoteca pasara a gravar el buque ya construido.

6-inembargabilida de los buques públicos en construcción

En los casos que los buques en construcción estén destinados a incorporarse como buques militares del Estado

7-Apectos del derecho publico

El controlador de las construcción, modificación o reparación de buques y artefactos navales está a cargo de la autoridad marítima. Para la inscripción en la matricula nacional se exige el cumplimiento de las reglamentaciones en materia de construcción tanto para buques construidos o reparados en la argentina como el extranjero.

Según el art 62 corresponde a la reglamentación establecer las exigencias técnicas y administrativas a las que se deberá adecuar la construcción, modificación y reparación de buques y artefactos navales. En caso de incumplimiento de estas exigencias la autoridad marítima estará facultada a paralizar los trabajos o prohibir la navegación del buque.

Contrato de leasing

Es un contrato por el cual el dador se compromete a transferir la tenencia para el uso y goce de un bien con una opción de compra por un precio.

Según el art 8 de la ley 25.248 en el caso de los inmuebles, buques y aeronaves debe hacerse por escritura pública.

**COPOPRIEDAD NAVAL**

1-normas aplicables

El art 164 establece que la copropiedad naval, tanto de buques como del artefacto naval, se rige por las normas del condominio en cuanto no sea modificada por la sección 3 “De la copropiedad naval”

2-decisiones de la mayoría

La toma de decisión se efectúa por mayoría simple computada sonre el valor de buque. De mediar empate resolverá el tribunal competente de manera sumaria.

3-reparaciones

1. Si la mayoría considera necesario reparar el buque, la minoría tiene el derecho de vender su parte a los demás copropietarios al precio que se fije judicialmente o solicitar la venta en subasta publica.
2. Si la minoría considera que es necesario reparar el buque, puede pedir una pericia judicial en caso de mediar oposición de la mayoría.

4-opcion de compra

De acuerdo con lo dispuesto en el art 168 en caso de que un copropietario decida vender su parte a un tercero, los demás condóminos tiene derecho a adquirir dicha parte.

5-venta del buque

Si la mayoría decide vender el buque, la minoría puede solicitar que se lleve a cabo en subasta pública. En el caso que la minoría decida vender por innavegabilidad del buque u otros motivos graves o urgentes para los intereses comunes, el conflicto lo resolverá el tribunal competente de manera sumaria.

**Abandono**

1-abandono a favor del Estado

Es un instituto que emana del poder de policía de la navegación que ejerce por medio de la Prefectura Naval argentina. Su objeto es la eliminación del obstáculo y peligro de la navegación que provocan los buques hundidos o varados.

Según el art 19 el propietario, armador o explotador de un buque, artefacto naval o aeronave podrá limitar su responsabilidad por los gastos extracción, remoción o traslado a lugar autorizado o desguace. Para que opere tal limitación el propietario o su representante debe hacer abandono a favor del Estado mediante una declaración ante la autoridad marítima que manifieste su voluntad de desprenderse de la propiedad y entregar el título de propiedad.

2-abandono a favor del asegurado

En el caso que se dé uno de los siniestros del art 457:  
a)Naufragio;   
b)Pérdida total o innavegabilidad absoluta y que no admita reparación;   
c)Imposibilidad de reparar el buque en el lugar donde se encuentra y de trasladarlo a otro donde pueda ser reparado;   
d)Falta de noticias;   
e)Embargo o detención por orden de gobierno propio o extranjero;   
f)Apresamiento;   
g)Deterioro que disminuya su valor hasta las tres cuartas (3/4) partes de su totalidad.

El asegurado puede transferir al asegurador todos los derechos que tenga sobre el buque asegurado. Asegurador tiene la opción de aceptar o no dicho abandono.

**REGISTRO NACIONAL DE BUQUES**

Esta regula por la ley 19.170 que contiene su reglamento orgánico, depende del jefe de Estado Mayor de la Armada y es llevado por la Prefectura Naval argentina.

El art155 de la Ley de Navegación califica el buque como un bien registrable por lo cual los actos constitutivos, traslativo o extintivos de derechos reales sobre un buque mayor requieren escritura pública o documento privado autenticado bajo pena de nulidad y la oposición frente a terceros se obtienen una vez inscripto en el registro. En el caso de los buques menores se exige instrumento privado con firmas certificadas y la oponibilidad frente a terceros se obtiene mediante la inscripción en el registro respectivo.

La matricula es la inscripción en el Registro Nacional de Buques.

1-Funciones del Registro Nacional de Buques según la ley 19.170:

1. Llevar el registro de la matricula nacional, tanto para buques como para artefactos navales
2. Tomar conocimiento de todo documento por el cual se constituya, trasmita, declare, modifica o extinga derechos reales sobre los buques o artefactos navales
3. Tomar razón de todo documento que ordene embargos interdicciones o cualquier otra afectación de dominio que pueda afectar tanto a buques nacionales como extranjeros.
4. Tomar conocimiento de los documentos que priven a una persona de la libre disponibilidad de sus bienes
5. Extender las certificaciones que correspondan a lo asentado en sus registro

**Organización**

El art 4 establece que el registro está compuesto por

1) División Contralor y Verificación Registral;  
2) División Matrícula; y  
3) División Dominio, con las oficinas que se establezcan en la reglamentación

1- División Controlador y Verificación Registral

Establece la procedencia de lo que se pida en el documento a ingresar en el registro y el arancel a pagar

2-Division Matricula

La matricula nacional está compuesta por la matricula mercante nacional y el registro especial de yates

Matricula mercante nacional:

1. En la primera agrupación se inscribirán los buques y artefactos navales de 10 toneladas o más de arqueo total designados al comercio o a la actividad pesquera, que sean propiedad de personas físicas o jurídicas privadas.
2. La segunda agrupación se inscribirán buques y artefactos navales de 2 a 9 toneladas de arqueo total, destinados al comercio o a la actividad pesquera, que sean de propiedad de personas físicas o jurídicas privadas. El numero de matricula será el que corresponda por la feche de inscripción y seguido por la letra M
3. La tercera agrupación está formada por los buques y artefactos navales de 2 toneladas o más de arqueo total y que sean de propiedad del Estado nacional, provincial o municipal. El numero de la matricula que le corresponda según la fecha de inscripción , será seguido de la letra F

**Registro Especial de Yates**

Se inscribirán los buques destinados al deporte acuático, recreo o actividades vinculadas, de manera gratuita o onerosa, cuando la actividad se desarrolle con un máximo de doce personas embarcadas, de mas un 25% de tripulación. El número de matriculación será el que le corresponda según la fecha de inscripción, seguido de la sigla REY

**Registros jurisdiccionales**

En los registros de las dependencias jurisdiccionales se matricularan todos lo buques, artefactos navales y acuáticos, deportivos, de recreación y actividades vinculadas o destinadas a la actividad comercial, que tengan un arqueo total equivalente a uno. Por tratarse de buques menores, no pueden ser gravadas por hipoteca sino por prenda, que se inscribirá en el Registro de Crédito Prendario.

**Inscripción de buques construidos**

Para los buques construidos en el país requiere:

1. Ser aprobado por prefectura Naval y que su arqueo sea efectuado por la prefectura.
2. Solicitud de inscripción en la matricula nacional por el propietario.
3. Presentación de la escritura de matrícula, otorgada ante escribano público.

Inscripción de buques y artefactos navales construidos en el extranjero:

1. Presentación del contrato de construcción debidamente traducido y legalizado
2. Presentación del pasavante de navegación expedido por el consulado argentino del país de origen, debidamente legalizado
3. Autorización de la Subsecretaria de la Marina Mercante o del Servicio Nacional de Pesca, según corresponda
4. Cumplimentar los requisitos exigidos para buques nacionales

Inscripción de buques y artefactos navales que hayan permanecido a matrícula extranjera

1. Certificado de cese de bandera traducido y legalizado
2. Contrato de compraventa del buque o artefacto naval, otorgado de acuerdo a la legislación vigente en el pis en que se realiza, traducido y legalizado
3. Pasavante de navegación expedido por el cónsul argentino de donde proviene , legalizado siempre y cuando el cambio de bandera no se hubiera realizado en puerto argentino
4. Autorización de la Subsecretaria de la marina Mercante o del Servicio Nacional de Pesca
5. Cumplimentar los requisitos exigidos para buques nacionales

Inscripción de buques y artefactos navales de hasta diez toneladas de arqueo total

1. Que su construcción sea aprobada por la prefectura Naval y que su arqueo sea efectuado por Prefectura
2. Presentación de la correspondiente solicitud de inscripción en la matricula nacional por parte del propietario.

3-Division de dominio

La inscripción de dominio y de sus afectaciones con la finalidad de brindar seguridad jurídica

La función de la división dominio es inscribir obligatoriamente:

* Los títulos que constituyan, declaren, trasmitan, modifiquen o extingan derechos reales sobre buques o artefactos navales de la matricula nacional
* Los contratos de locación de buques o artefactos navales de la matricula nacional
* Las sentencias judiciales que declaren, constituyan, modifiquen, trasmitan o extingan derechos reales sobre los buques o artefactos navales de la matriculas nacional
* Los mandamientos u oficios judiciales que ordenen embargos de buque o artefactos navales o cualquier otra medida judicial que afecte la libre disponibilidad
* Todo documento por el cual se inhiba a una persona de la libre disponibilidad de sus bienes
* Las comunicaciones de contratos de prenda

**Forma de las inscripciones**

El art 8 de la ley 19.170 regula las formas de las inscripciones para que puedan ser registradas:

* Los datos de identidad de los interesado;
* De ser nacionales, el nombre y número de matrícula del buque o artefacto naval, si se trata de buques o artefactos navales extranjeros, su nombre y bandera;
* En los mandamientos u oficiales judiciales, la firma del juez; si esa suscriptos por el secretario, la transcripción de auto; deben ser acompañados de copia simple autenticada.

Casos especiales

1. En caso de inscripción de instrumento privado, sus firmas deben estar autenticadas por escribano o autoridad nacional o provincial competente
2. En caso de traslación de dominio: debe especificarse si es un acto a titulo oneroso o gratuito, si se ha pagado al contado o si se ha estipulado plazo.
3. Hipotecas: se requiere indicar el importe, plazo e interés estipulado
4. Subasta judicial: se procederá a su inscripción siempre y cuando se hubieran levantado los gravámenes o embargos que afectaran al bien.

Plazos

Instrumentos públicos inscriptos en cuarenta y cinco días en donde se constituyan, transmitan, modifiquen o extingan derechos reales sobre buques o artefactos navales se registraran en la fecha de instrumentación

Los instrumentos públicos inscriptos pasados los 45 días e instrumentos privados se registraran en la fecha de ingreso al registro

Para transmitir, constituir, modificar o ceder derechos reales sobre buques o artefactos navales, el escribano o funcionario público deberá tener a la vista el titulo inscripto en el registro y su certificación. El término de validez del certificado será de quince o treinta días según el escribano o funcionario tenga o no domicilio en la Cuidad Autónoma de Buenos Aires.

El registro tomara nota de la certificación y anotara una advertencia especial respecto de la existencia de certificaciones anteriores en todo otra certificaron sobre el mismo buque o artefacto naval en el termino de vigencia del certificado y 45 días mas.

La certificación así extendida tendrá efecto de anotación provisoria a favor de quien finalmente requiera, en el plazo legal, la inscripción del documento por el cual se solicito la certificación.

Caducidad de las inscripciones.

Las inscripciones quedaran canceladas de oficio en forma automática por el mero transcurso de los términos establecido, computados desde la fecha de su asiento:

* Embargo: 5 años
* Hipoteca: 3 años, excepto el plazo mayor establecido en el contrato
* Prenda: 5 años
* Anotación provisoria: 180 días

Pueden ser reinscritas.

Procedimiento

El registro examinara la legalidad de las formas extrínsecas de los instrumentos a registrar y deberá inscribir el documento o rechazarlo si estuviera viciado de nulidad absoluta y manifiesta o anotarlo provisoriamente por el término de 180 días si el defecto fuera subsanable. El interesado tendrá 30dias para subsanar los defectos. La inscripción provisoria tendrá los mismos efectos que la definitiva si son subsanados los defectos.

Tracto sucesivo

No se podrá registrar ningún documento en el que no aparezca como titular del derecho correspondiente la persona que aparezca como titular en la inscripción precedente.

Naturaleza del registro

Antes de su inscripción, los derechos ya han nacido, sea por medio de la tradición de la cosa, cuyo derecho real se ejerce por posesión y titulo, esto es el acto jurídico destinado a constituir el derecho real.

El efecto de la registración es la oponibilidad frente a terceros.

**SEGUNDOS REGISTROS**

Permiten ofrecer a los armadores nacionales la posibilidad de reincorporar sus buques a las banderas, sin perder las ventajas que tenían en los registros abiertos que son básicamente la evasión fiscal y la contratación de tripulación barata.

Un registro no es solo un listado sino la inserción de buques en un orden jurídico y este no puede ser diverso según conveniencia sectorial.

**AERONAVE**

**Concepto:**

El código aeronáutico argentino define a las aeronaves como:

“… Los aparatos o mecanismos que puedan circular en el espacio aéreo y que sean aptos para transportar personas o cosas”

Esta definición resulta importante ya que la aeronave es el ente por medio del cual se cumplen las actividades aeronáuticas, lo cual le otorga el puesto preponderante por ser el elemento más típico del derecho aeronáutico.

Se pueden presentar de maneras muy diversas tales como, armas de guerra, medios de comunicación, de transporte, de trabajo, de turismo y deporte. Puede ser también apto para actividades ilícitas, factor económico y, en una compleja amalgama, instrumento de poderío de una nación. Por lo que es esencial una definición precisa.

Una de las primeras definiciones fue la del Convenio de Paris de 1919 que calificaba la aeronave como “cualquier aparato capaz de sostenerse en la atmosfera gracias a la reacción del aire”. Este concepto fue seguido por otros instrumentos internacionales. Sin embargo prescindía de la característica, luego incorporada en el Real Decreto de Italia, de la aptitud para el transporte.

Nuestro código adopta una línea positiva. Sus dos bases esenciales es, su aptitud para circular en el espacio y para transportar personas o cosas. Es una definición amplia que engloba muchos tipos de instrumentos, dejando también lugar al debate sobre otros.

**Clasificación:**

Se pueden realizar dos tipos de clasificaciones, la técnica y la jurídica.

* **Clasificación técnica:**

Esta consiste en una agrupación teniendo en cuenta sus características técnicas, de tal manera q permita tener noción de sus semejanzas y diferencias. Esta fue incluida por la O.A.C.I. en el anexo 7 de la Convención de Chicago.

Las aeronaves se dividen en:

***Aeronave:*** toda máquina que puede sustentarse en la atmosfera por reacciones del aire que no sean las reacciones de éste contra la superficie de la tierra. Dentro de esta se encuentran

1. ***Aeróstato:*** toda aeronave que principalmente se sostiene en el aire en virtud de su fuerza ascensional.
2. **Dirigible:** aeróstato propulsado mecánicamente
3. **Globo:** aeróstato no propulsado mecánicamente.
4. ***Aerodino:*** toda aeronave que principalmente se sostiene en el aire en virtud de fuerzas aerodinámicas.
5. **Avión o aeroplano:** aerodino propulsado mecánicamente que principalmente deriva su sustentación en vuelo de reacciones aerodinámicas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.
6. **Giroplano:** aerodino que se mantiene en vuelo en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores, que giran libremente alrededor de ejes verticales o casi verticales.
7. **Helicóptero:** aerodino que se mantiene en vuelo principalmente en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores propulsados mecánicamente, que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales.
8. **Ornitóptero:** aerodino que principalmente se mantiene en vuelo en virtud de las reacciones que ejerce el aire sobre planos a los cuales se imparte un movimiento de batimiento.
9. **Planeador:** aerodino no propulsado mecánicamente que principalmente deriva su sustentación en vuelo de reacciones aerodinámicas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

* **Clasificación jurídica:**

Se divide en aeronaves públicas y privadas. Este criterio fue primero adoptado primero por la Convención de Paris de 1919, luego por la Convención de Chicago de 1944 y por las legislaciones de casi todos los países.

El código aeronáutico argentino también lo adopta en su artículo 37, que dice:

“Las aeronaves son públicas o privadas. Son aeronaves públicas las destinadas al servicio del poder público. Las demás aeronaves son privadas, aunque pertenezcan al Estado”.

Si bien algunas normas son comunes a todas las aeronaves, algunas solo son aplicables a un tipo o el otro. El código, solo está destinado a regir la aeronáutica civil, es decir, la que se desenvuelve por medio de aeronaves privadas. Salvo ciertos aspectos excepcionales, como la circulación aérea, responsabilidad y búsqueda, asistencia y salvamento, las aeronaves públicas (militares, de policía o de aduana) quedan excluidas, por lo que la clasificación resulta de gran importancia.

Si bien la expresión “Son aeronaves públicas las destinadas al servicio del poder público…” es precisa y acertada no siempre es correctamente interpretada. Se produce a menudo una confusión entre “servicio” y “poder público”. El segundo implica que el estado la emplea en el ejercicio de las atribuciones soberanas que le son privativas y que le otorgan la facultad de poder o de imperio, elemento que no se encuentra en el “servicio público”.

**Nacionalidad:**

Desde el inicio del derecho aeronáutico la nacionalidad de las aeronaves surgió como uno de los principales problemas. La gran velocidad y el radio de acción siempre crecientes de estos aparatos, la multiplicidad de sus aplicaciones y la facilidad con la que sobrevuela en poco tiempo el territorio de diversos Estados prácticamente sin barreras, han sido los principales fundamentos que han llevado a otorgar nacionalidad a las aeronaves.

Desde la Convención de Paris de 1919, todas las legislaciones nacionales e internacionales, consagrado definitivamente en la Convención de Chicago de 1944, han exigido que las aeronaves tengan una nacionalidad. En nuestro país el artículo 38 del código aeronáutico dice:

“La inscripción de una aeronave en el Registro Nacional de Aeronaves, le confiere nacionalidad argentina y cancela toda matricula anterior, sin perjuicio de la validez de los actos jurídicos realizados con anterioridad”.

Siguiendo así el principio universalmente admitido según el cual cada aeronave puede tener solo una nacionalidad. Reforzándolo con el artículo 39, que establece:

“Toda aeronave inscripta en el Registro Nacional de Aeronaves pierde la nacionalidad argentina al ser inscripta en un estado extranjero”.

La importancia la da que el Estado como gestor del bien común y titular del poder de policía, debe ejercer el control y vigilancia sobre las aeronaves y adoptar todas las medidas de seguridad necesarias para su actividad, por lo que se hace necesario el reconocimiento de la nacionalidad de aquellas.

Los sistemas propuestos para determinar la nacionalidad de la aeronave son: el del lugar de construcción del aparato, el de su aeropuerto base, el de su matrícula, el de nacionalidad de su propietario, explotador o comandante y el del domicilio de los primeros.

De ellos ha prevalecido el que fija la nacionalidad de las aeronaves por medio de su matrícula.

Este sistema cuenta con ilustre tradición, ya que fue elegido en 1911 en la sesión Madrid del Instituto de Derecho Internacional y consagrado en las Convenciones internacionales de Paris y Chicago. Lógicamente, la influencia de estos convenios sobre las leyes internas de los países ha tenido la virtud de acordarle vigencia universal en la legislación comparada.

Este tipo de determinación de la nacionalidad presenta la gran ventaja de su precisión, ya que logra que aquella dependa de una información fácil de averiguar y que no pueda ofrecer dificultades de interpretación ni falta en caso alguno.

Además, en el registro deben figurar todos los datos de interés para cualquier persona que haya sufrido daños con motivo de la operación de la máquina. Tanto la calidad pública o privada de esta, cuanto los informes relativos al nombre y domicilio del propietario y, eventualmente, del explotador si fuera otra persona, que han de constar allí, lo cual abre el camino para la promoción de cualquier interpelación o demanda judicial.

En definitiva, mediante la adopción de este sistema se solucionan en forma integral los problemas que pueden presentarse a cualquier interesado, a quien le basta con acudir a un lugar perfectamente determinable, donde puede proveerse de los datos necesarios en forma sencilla y fehaciente.

**Matricula:**

Paralelamente a la necesidad de otorgar a las aeronaves una determinada nacionalidad, surge la de darles un nombre una característica que permita individualizar con precisión en todo momento cada aeronave. A esas señas de individualización constituidas por grupos de números o letras, o de ambos combinados, se las denomina marcas de matrícula.

La inscripción de una aeronave en los registros de un determinado país, al mismo tiempo que significa otorgar al aparato la nacionalidad de ese Estado, implica la adjudicación de sus características de matrícula, que van siempre unidas a las de nacionalidad.

Las marcas de nacionalidad, constituidas por grupos de caracteres, deben inscribirse en forma visible en las aeronaves de conformidad con las estipulaciones del anexo 7 del Convenio de Chicago.

Las letras LV y LQ asignadas a las aeronaves argentinas, distinguen a las privadas de las públicas, respectivamente y deben llevarlas todas las aeronaves inscriptas en el Registro Nacional de Aeronaves, en lugares visibles, precediendo, separadas por un guion, a las marcas de matrícula.

La fijación, el tamaño y ubicación de las marcas de nacionalidad y matriculación de las aeronaves civiles, debe ajustarse a las especificaciones del anexo 7 de Convenio de Chicago.

Establece también el anexo 7 que el certificado de matrícula debe llevarse siempre en la aeronave, debiendo constar en el:

1. Las marcas de nacionalidad y matricula.
2. El nombre del fabricante y designación dada por este a la aeronave.
3. El número de serie de la aeronave.
4. El nombre del propietario.
5. La certificación hecha por la autoridad competente del país de la matrícula, de que la aeronave está inscripta en sus registros de conformidad con la normas Convención de Chicago.

Como es natural, pues de lo contrario quedarían alteradas las razones de individualización y publicidad que gobiernan la institución, ninguna aeronave puede estar matriculada en dos Estados simultáneamente. Así se ha establecido expresamente en el art. 18 de la Convención de Chicago y así surge también del art. 38 del CódigoAeronáutico argentino.

La Convención de Chicago ha dejado librado a la legislación de cada Estado los requisitos para el traspaso de matrícula de un Estado a otro, así como la primera matriculación. En nuestro país los requisitos los requisitos para matricular una aeronave los establece el art. 19 del decreto N° 4907, que establece:

“La inscripción del dominio y la matriculación de las aeronaves será efectuada previa presentación de la siguiente documentación:

a) Solicitud de inscripción y de matrícula;

b) Título justificativo de propiedad de la aeronave debidamente autenticado;

c) Formulario de antecedentes personales del adquirente de la aeronave;

ch) documentación aduanera de ingreso al país, cuando corresponda;

d) Certificado de cese de bandera, cuando corresponda;

e) Constancia de la existencia de la aeronave y de sus condiciones de aeronavegabilidad, expedida por la autoridad aeronáutica correspondiente para el caso de aeronaves no matriculadas;

f) Constancia de pago de arancel, establecido en el Artículo 3°”

**Banderas de conveniencia**

En el modelo de “Bandera de Conveniencia” no existe una conexión genuina entre el propietario y el país de registro o matriculación del mismo.  El 73% de la flota mundial de barcos opera bajo esta modalidad con registro bajo jurisdicciones como Panamá, Liberia, Islas Marshall, Bahamas, Malta, Chipre, Isla de Man en Reino Unido, entre otros.  Las naciones involucradas practican su modelo con el objetivo de generar recursos económicos en contraposición a la búsqueda de la consolidación de políticas de regulación nacional beneficiosas para el transporte marítimo.   
 Existe hoy en día una preocupación en el tema de la matriculación de las aeronaves en países con bandera de conveniencia, dado que en dichos Estados con menor regulación legal, impuestos más bajos, salarios y beneficios sociales más austeros, se genera una competencia desleal y coloca en situación de “supervivencia” a operadores que funcionan con su bandera legítima.”

Esta modalidad está empezando a utilizarse por ejemplo, Norwegian, la tercera aerolínea de bajo costo de Europa, que opera bajo bandera de conveniencia.  Los pilotos se seleccionan a través de un broker en Singapur que contrata pilotos basados en Bangkok.  Los aviones están matriculados en Isle of Man (Reino Unido), con lo cual bajan costos, evitan impuestos, trabajan bajo condiciones especiales y hasta restringen el acceso a controles por parte de la Autoridad Aeronáutica de su verdadero país.  Este modelo establece un aparataje administrativo complejo, caracterizado por la falta de transparencia en cuanto a la responsabilidad legal de la gestión. Se implementa un conjunto de estructuras corporativas multinacionales mediante la creación de varias sociedades off-shore en diferentes jurisdicciones al resguardo de la verdadera titularidad, creando un marco propicio para la actividad criminal e inclusive el terrorismo.    
 Queda, pues, instalada la incógnita de la posible migración de las compañías aéreas hacia esta nueva modalidad de bandera de conveniencia.

**Registro técnicos de control y clasificación:**

Al multiplicarse las aeronaves y adquirir importancia la actividad aeronáutica, algunos de los antiguos organismos europeos que se dedicaban a la clasificación de los navíos según sus condiciones de navegabilidad, como el de Bureau Véritas francés, decidieron incorporar a sus actividades también la clasificación de aeronaves. Esta institución, fundada en 1828, comenzó la clasificación de aeronaves en 1922. Por su origen, constitución y funcionamiento, esta entidad (similar al Loyd’sRegister y la British Corporationinglesas) es una empresa privada cuya finalidad esencial es la de proporcionar información especialmente para los aseguradores y grandes transportistas acerca de las condiciones de seguridad que ofrecen para los fines en que se emplean los aparatos clasificados en sus registros.

Pese a su condición de entidad privada, la labor del BoreauVéritas ha recibido reconocimiento oficial con la ley francesa del 13 de enero de 1927, que otorga a esta institución el control de la construcción de las aeronaves fabricadas en serie, confiriendo carácter oficial a sus certificaciones, que son elemento esencial para la obtención del certificado de navegabilidad, sin el cual ninguna aeronave está autorizada a volar. Por dicha ley, el estado francés se reserva, en cambio, el control de los prototipos, dejando esa función al Boreau de Véritas solo cuando se autoriza la construcción en serie.

En todos los países más adelantados en materia de aeronáutica, especialmente en aquellos en que la industria está muy desarrollada, existen organismos similares que ejercen el control de las condiciones de vuelo de las aeronaves independientemente del que por su parte llevan a cabo las autoridades oficiales.

En nuestro país no existe un organismo de esta naturaleza, y para el otorgamiento de los certificados de aeronavegabilidad se tiene especialmente en cuenta las certificaciones de los organismos competentes de los países de origen de las aeronaves, verificados bajo el control de la Dirección General de Fomento y Habilitación, dependiente de la autoridad aeronáutica, la que además puede exigir los requisitos complementarios que en cada caso correspondan. En los casos de aeronaves construidas en el país, los certificados solo se otorgan después del examen de planos, materiales y realización, así como a consecuencia de las pruebas de vuelo a que se someten los aparatos bajo el control de los inspectores oficiales dependientes de la repartición mencionada.

**Documentos de vuelo**

La necesidad de poder ejercer en todo momento el control de las obligaciones relativas a la nacionalidad, matricula, certificación de navegabilidad y otras impuestas a las aeronaves, determina la obligación de llevar en los aparatos la documentación probatoria del cumplimiento de las registraciones vigentes.

A los dos documentos esenciales que toda aeronave debe llevar, certificado de matrícula y de aeronavegabilidad, según lo dispuesto por la legislación internacional y por el art. 10 del código aeronáutico, se agregan otros que dependen del uso al que la aeronave está destinada. Los arts. 29 y siguientes del Convenio de Chicago determinan que toda aeronave de un estado contratante que se dedique a la navegación internacional, deberá llevar los siguientes documentos de conformidad con las disposiciones de la Convención:

1. Su certificado de matricula
2. Su certificado de navegabilidad
3. Las licencias del caso para cada tripulante
4. Su diario de a bordo
5. Si esta provista de aparatos de radio, la licencia de la estación de radio de aparato
6. Si lleva pasajeros, una lista de los nombres y lugares de embarque y puntos de destino
7. Si lleva carga, un manifiesto y declaraciones detalladas de la carga.

**Propiedad**

Según el art 49 del Código Aeronáutico la aeronave es una cosa mueble registrable y para ser propietarios de una aeronave las personas deben reunir los siguientes requisitos mencionados en el art 48:

1. si se trata de una persona física, debe tener su domicilio real en la Republica
2. si se trata de varios copropietarios, la mayoría cuyos derechos excedan de la mitad del valor de la aeronave, deben tener su domicilio real en la Republica
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

**Modos de adquisición del Dominio**

**Compraventa**

Es un contrato mediante el cual el vendedor se compromete a entregar en propiedad una aeronave al comprador. Las transferencias de dominio deben ser inscriptas en el Registro Nacional de Aeronaves dentro de los 30 días de celebración del contrato. De no realizarse el registro suspende la vigencia de la matricula hasta q se cumpla con la inscripción.

A parte de la compraventa se puede adquirir el dominio de la aeronave por medio de otros contratos, permuta, cesión, donación, ect

**Sucesión**

Al pertenecer la aeronave al patrimonio de las personas, una vez fallecida el causante los herederos adquieren la propiedad de la misma. La declaración de herederos o el testimonio judicial del testamento, se debe inscribir en el Registro Nacional de Aeronaves

**Apresamiento**

El estado adquiere la propiedad y disponibilidad de la maquina en tiempo de guerra.

**Comiso**

El Estado puede llegar a adquirir la propiedad de la aeronave incautada, cuando esta ha sido utilizada para la comisión de un delito

**Construcción**

Es un modo de adquirir originariamente la maquina.  El comitente del contrato adquiere en principio la respectiva propiedad a través de la construcción, según como se redacten las cláusulas contractuales y que el contrato respectivo debe formalizarse por escrito, sea en forma pública o privada fehacientemente autenticada y ser inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves.

Si el constructor construyo la aeronave para sí o para la venta, utilizando materiales y personal propio es el propietario

En caso de que el constructor actué por encargo de otra persona, hay que distinguir si lo materiales han sido puestos por el constructo o por el tercero. En el primer caso, el constructor es propietario de la maquina hasta el momento de la entrega e inscripción. Si el tercero es quien aporta materiales, obreros y técnico, será el propietario de la aeronave desde el comienzo de los trabajos.

A la vez, este contrato posee un elemento aeronáutico esencial que modifica en parte esa naturaleza, por la necesidad de que intervenga el Estado, a través de la autoridad respectiva, ya que es imprescindible que la construcción de una aeronave sea inspeccionada durante la tarea, para cumplir con los requisitos que en la actualidad imponen las normas que resguardan la seguridad operacional.

**Abandono**

Se trata de un modo de adquisición del dominio a favor del Estado que se encuentra previsto en el art. 74 : “Las aeronaves de bandera nacional o extranjera, accidentadas o inmovilizadas de hecho en territorio argentino o sus aguas jurisdiccionales y sus partes o despojos, se reputarán abandonadas a favor del Estado nacional, cuando su dueño o explotador no se presentase a reclamarlas y retirarlas dentro del término de seis meses de producida la notificación del accidente o inmovilización.

El Poder Ejecutivo reglamentará la forma y procedimiento para efectuar la notificación del accidente o inmovilización al propietario o explotador y la intimación para que remueva la aeronave, sus partes o despojos.”

La norma aplica a la aeronave principios del código civil, estableciendo un presunción juris et de jure de abandono a favor del Estado Nacional

**Sistema de Garantía**

La hipoteca es un derecho real que se constituye sobre una aeronave ajena

Según el art 52 del Código Aeronáutico pueden hipotecarse

1. las aeronaves, en todo o en sus partes
2. Las aeronaves en construcción
3. Los motores de las aeronaves inscriptos en el Registro Nacional de Aeronaves

Las hipotecas deben constituirse por instrumento público o privado debidamente autenticado e inscribirse en el Registro Nacional de Aeronaves

**Privilegios**

Son el orden de preferencia a que deben ajustarse o pagos de los créditos

El art 60 del Código Aeronáutico establece:

**“**Tendrán privilegio sobre la aeronave:

1) Los créditos por gastos causídicos que beneficien al acreedor hipotecario.

2) Los créditos por derechos de utilización de aeródromos o de los servicios accesorios o complementarios de la aeronavegación, limitándose al período de un año anterior a la fecha del reclamo del privilegio.

3) Los créditos provenientes de la búsqueda, asistencia o salvamento de la aeronave.

4) Los créditos por aprovisionamiento y reparaciones hechas fuera del punto de destino, para continuar el viaje.

5) Los emolumentos de la tripulación por el último mes de trabajo.”

De estos privilegios se desprende varias característica

* Se tratan de privilegios preferidos a cualquier otro privilegio general o especial
* Para hacer valer el privilegio, el acreedor debe haberlo inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves dentro de los 3 meses
* Los créditos privilegiados del último viaje tienen preferencia sobre los créditos de viajes anteriores
* Los privilegios se ejercen solo sobre la aeronave y sus partes componentes

**Las causas de extinción de los privilegios se encuentran en el art 62**

Los privilegios se extinguen:

1) Por la extinción de la obligación principal.

2) Por el vencimiento del plazo de un año desde su inscripción si ésta no fuese renovada.

3) Por la venta judicial de la aeronave, después de satisfechos los créditos privilegiados de mejor grado inscriptos conforme al artículo 58 de este código.

Los privilegios sobre la carga se extinguen si la acción no se ejercita dentro de los quince días siguientes a su descarga. El término comienza a correr desde el momento en que las operaciones está terminadas. Este privilegio no requiere inscripción.

**Convención de Ginebra de 1948**

El art 1 de la Convención enumera los derechos que los Estados se compromete a reconocer, determina los requisitos que deben cumplir y reconoce la valides de las regulaciones internas de los diversos países.

1) Los Estados contratantes se comprometen a reconocer:

a) el derecho de propiedad sobre aeronaves;

b) el derecho acordado al tenedor de una aeronave a adquirir su propiedad por compra;

c) el derecho a la tenencia de una aeronave originado por un contrato de arrendamiento de seis meses como mínimo;

d) la hipoteca, " mortgage " y derechos similares sobre una aeronave, creados convencionalmente en garantía del pago de una deuda; a condición que tal derecho haya sido:

i) constituido conforme a la ley del Estado contratante en el cual la aeronave estuviese matriculada al tiempo de su constitución, y

ii) debidamente inscrito en el registro público del Estado contratante en el cual esté matriculada la aeronave.

La formalidad de las inscripciones sucesivas en diferentes Estados contratantes se determinará de conformidad con la ley del Estado contratante en el cual la aeronave esté matriculada al tiempo de cada inscripción.

2) Ninguna disposición del presente Convenio, impedirá a los Estados contratantes reconocer, por aplicación de su ley nacional, la validez de otros derechos que graven una aeronave. No obstante, ningún derecho preferente a aquellos enumerados en el inciso (1) del presente artículo, deberá ser admitido o reconocido por los Estados contratantes.

El art 2 de la Convención también es clave porque determina que todas las inscripciones relativas a una aeronave deben constar en el mimo registro y que salvo disposición en contrario del convenio, los efectos de la inscripción de alguno de los derecho enumerados en el inc 1 del art 1 , con respecto a terceros, se determinaran conforme a la ley del Estado contratante donde tal derecho está inscripto.

En cuanto a los créditos privilegiados el texto se aboca a resolver el problema consistente en asegurar la vigencia de los derechos y privilegios reconocidos en el momento de realizare los bienes y también recurre a una ley nacional

Opta en esta hipótesis por la ley del Estado donde se subaste la aeronave, la fecha de remate debe fijarse no menos de seis semanas antes de aquel, que debe acompañarse un extracto legalizado del registro donde consten todas las inscripciones de derechos relativos a la aeronave ejecutada, que debe notificarse por carta certificada con un mes de anticipaciones a todos los titulares de tales derechos y anunciarse públicamente la venta en el lugar de la matricula por igual plazo previo.

La parte fundamental del Convenio se completa con su ámbito de vigencia, fijado sobre 2 principios: la exclusión de las aeronaves publicas y la ubicación de la Convención como un texto de Derecho Internacional Privado, únicamente utilizable cuando existen cuestiones jurídicas que puedan dar lugar a la aplicación de las legislación de más de un país.

**Registro Nacional de Aeronaves**

Es un organismo que tiene a su cargo la asignación de las marcas y matriculas y otorgara los documentos que las acrediten

El art 45 del Código Aeronáutico establece:

“En el Registro de Aeronaves se anotarán:

1) Los actos, contratos o resoluciones que acrediten 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 pesen sobre las aeronaves o se decreten contra ellas.

4) Las matrículas con las especificaciones adecuadas para individualizar las aeronaves y los certificados de aeronavegabilidad;

5) La cesación 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, así como el nombre y domicilio de los directores o administradores y mandatarios de las sociedades propietarias de aeronaves argentinas;

8) En general, cualquier hecho o acto jurídico que pueda alterar o se vincule a la situación jurídica de la aeronave.”

El registro Nacional de Aeronaves ha sido reglamentada por el Decreto 4907/73 cuyo art 1 establece que el Registro efectuara la toma de razón y las inscripciones o anotaciones de derecho, resoluciones, contratos y demás actos y hechos jurídicos referentes a as aeronaves y/ o motores y a sus propietarios y explotadores que disponga el Código Aeronáutico

Todas las inscripciones, anotaciones y cancelación ante el Registro pueden ser hechas:

1. por el que tramite el derecho
2. Por el que lo adquiere
3. Por el que tenga un interés legitimo en asegurar un derecho que se deba inscribir
4. Por la autoridad judicial competente
5. Por el oficial publico autorizante

Las transferencias de dominio deben ser inscriptas en el Registro dentro de los 30 días de celebrado el contrato de compraventa u otro contrato. Si no se realiza la inscripción en ese plazo el Registro suspende la matricula.

Los actos jurídicos que consten en documento privado producen efectos contra terceros desde su inscripción en el Registro. si constan en documento público, producen efectos con terceros desde la fecha de otorgamiento, siempre que hayan sido inscriptos dentro de los 5 días hábiles, lo contrario producen efecto desde la fecha de la inscripción

El decreto 4907/73 también regula los requisitos para inscribir hipotecas, sea sobre aeronaves, sus partes o motores, medidas cautelares e inhibiciones, inscripción de contratos de locación, inscripciones provisorias, pasavante aeronáutico, recursos contra las resoluciones del Jefe de Registros y disposiciones transitorias

En cuanto a la extinción el Decreto establece que la cancelación de la matricula de una aeronave se producirá:

1. De oficio
2. Por orden judicial
3. A solicitud del interesado
4. Por abandono de la aeronave en los casos del art 74 del Código Aeronáutico: “las aeronaves de bandera nacional o extranjera, accidentadas o inmovilizadas de hecho en territorio argentino o sus aguas jurisdiccionales y sus partes o despojos, se reputarán abandonadas a favor del Estado nacional, cuando su dueño o explotador no se presentase a reclamarlas y retirarlas dentro del término de seis meses de producida la notificación del accidente o inmovilización.”

Cabe destacar que la cancelación de oficio tiene lugar por:

- falta de renovación del Certificado de Aeronavegabilidad en 5 periodos anuales consecutivo

- por destrucción total o perdida de la aeronave

- por perdida de cualquiera de las condiciones exigidas para ser propietario

-por vencimiento del plazo de cesión

Por inscripción en el Registro de un Estado extranjero previo otorgamiento de cese de su bandera

El art 47 del Código Aeronáutico establece que el Registro Nacional de Aeronaves es público. Todo interesado podrá obtener copia certificada de las anotaciones del Registro, solicitándolas a las autoridades encargadas del mismo.