**Facultad de Derecho-Universidad de Buenos Aires**

DERECHO DE LA NAVEGACIÓN

# REGIMEN PORTUARIO

****

**Alumnos:**

###### JOSÉ DANIEL BRUNENGO

###### MARIA DE LOS ANGELES ORELLANO

###### DANIELA SOLANGE FERREYRA

**Fecha de entrega: 26 de Mayo de 2015**

**Régimen Portuario**

Antiguamente, podemos sostener que hasta el año 1991, la propiedad, administración, control y operación de todos los puertos de la Argentina, era encabezada por el Estado Nacional a través de la Administración General de Puertos (AGP).

La Constitución Nacional establecía la facultad del Congreso Nacional para habilitar puertos, pero no limitaba las posibilidades de las provincias o de los particulares de operar puertos propios. Todos los servicios adicionales de los puertos; practicaje, remolque, maniobra, dragado y balizamiento, eran servicios públicos monopolizados por el Estado o por entidades sometidas a los poderes públicos y el poder de la policía marítima nacional (Prefectura Naval Argentina).

La ley 22.080 de política portuaria, y la ley 22.108, ambas de 1970, abrieron la posibilidad de la existencia de “puertos específicos” operados en forma privada, y elevadores de granos, que operaban en puertos estatales, pudieron actuar prestando servicios de carga en forma comercial por empresas privadas. Con estos antecedentes se llega a 1990, año en el que se dicta la ley 23.696 de Reforma del Estado, que dispone la provincialización, concesión y privatización de todos los puertos pertenecientes al Estado Nacional. Mediante el decreto 817/92 de desregulación marítima y portuaria se disuelve la Capitanía General de Puertos, se declara en liquidación a la Administración General de Puertos y se liberaliza el trabajo portuario, declarando caducas las convenciones existentes, y se sientan las bases de la desregulación y privatización de los servicios de remolque y practicaje.

**Definición de Puerto**

El art. 2° de la ley 24.093, se denomina puertos a los ámbitos acuáticos y terrestres naturales o artificiales e instalaciones fijas aptos para las maniobras de fondeo, atraque, 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.

**Funcionamiento**

Para que los puertos puedan funcionar como tales, (art 4 de la ley), es necesaria una habilitación por parte del Estado Nacional. Este requisito alcanza a todos los puertos comerciales o industriales que involucren al comercio internacional o interprovincial.

Quien otorga la habilitación es el poder ejecutivo, luego de haber comunicado tal decisión a al congreso dentro de 10 días hábiles, contados a partir de la fecha del decreto respectivo. (Art 5)

Según el art 6 de la ley 24.093, para que un puerto obtenga la habilitación necesaria, la autoridad competente deberá tener en cuenta las siguientes pautas:

1. Ubicación del puerto;
2. Identificación de las instalaciones portuarias;
3. Individualización de las personas físicas o jurídicas, titulares de los puertos;
4. Clasificación de los puertos, según la titularidad del inmueble donde se encuentren ubicados, según el uso y según su destino; categorizaciones que serán definidas por el titular del puerto;
5. Aspectos vinculados con la defensa y seguridad nacional;
6. Incidencia en el medio ambiente, niveles máximos de efluentes gaseosos, sólidos y líquidos;
7. Afectación del puerto al comercio interprovincial y/o internacional;
8. Normas de higiene y seguridad laboral;
9. Control aduanero y de migraciones;
10. Policía de la navegación y seguridad portuaria.

Así mismo, el art. 10 plantea que “la habilitación de todos los puertos mantendrá su vigencia mientras continúe la actividad de los mismos y el mantenimiento de las condiciones técnicas y operativas exigidas por la presente ley y su reglamentación y que dieron lugar a la habilitación respectiva.”

Todos los puertos comprendidos en la presente ley están sometidos a los controles de las autoridades nacionales competentes, conforme a las leyes respectivas, incluida entre otras la legislación laboral, de negociación colectiva y las normas referentes a la navegación y el transporte por agua, y sin perjuicio de las competencias constitucionales locales. (Art 21)

**Clasificación de puertos**

La clasificación de puertos, conforme su titular de dominio, sus uso y su destino, distingue entre puertos estatales nacionales, provinciales y municipales, incorporando a los particulares como posibles propietarios, operadores y administradores de sus propios puertos. Según su uso sea, se distingue entre los puertos de uso público de los puertos de uso restringido, o puertos de uso privado. También desaparece la mención del puerto de servicio público, por lo que la ley trata al servicio portuario como un servicio comercial regulado dentro de la órbita del derecho privado.

Los puertos pueden ser comerciales, recreativos e industriales.

En base al art. 7° de la ley 24.093, los puertos se clasificaran en:

1) Según la titularidad del inmueble:

a) Nacionales

b) Provinciales

c) Municipales

d) De los particulares

2) Según su uso:

a) Uso público: Son considerados 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.

b) Uso privado: Son considerados puertos de uso privado aquellos que, ofrezcan y presten servicios a buques, armadores, cargadores y recibidores de mercaderías, en forma restringida a las propias necesidades de sus titulares o las de terceros vinculados contractualmente con ellos.

3) Según su destino, e independientemente de la titularidad del dominio del inmueble y de su uso:

a)Comerciales: Aquellos cuyos destinos es la prestación de servicios a buques y cargas, cobrando un precio por tales servicios.

b) Industriales: Aquellos en los que se opere exclusivamente con las cargas específicas de un proceso industrial, extractivo o de captura debiendo existir una integración operativa entre la actividad principal de la industria y el puerto.

c) Recreativos en general: Son considerados puertos recreativos en general, los deportivos, científicos o turísticos locales.

Destino de los puertos

El destino de los puertos podrá ser modificado con autorización previa y expresa de la autoridad de aplicación. No se considerará cambio de destino la modificación de las instalaciones que resulte de los avances tecnológicos en el proceso industrial. (Art. 8°)

Terminales portuarias

Son unidades operativas de un puerto habilitadas para proporcionar servicios portuarios; incluye la infraestructura, las áreas de depósito transitorio y las vías internas de transporte.

**Responsabilidad de las terminales portuarias**

a) Responsabilidad Extracontractual:

Es la que el derecho prevé por los daños que las terminales portuarias pueden ocasionar a terceros, y claramente establecidas en la hipótesis genérica de los artículos 1109, 1113 y c.c del Código Civil, fundada en un imperativo jurídico, cual es el deber no dañar a otro y en la debida reparación de perjuicios que conlleva la infracción a este mandato.

b) Responsabilidad Contractual:

1)-Frente al Estado, las terminales portuarias son responsables del cumplimiento de las obligaciones que surgen de los términos de la concesión respectiva, y de la legislación aduanera, migratoria, sanitaria, etc.

2)-Frente a sus empleados, responden por sus obligaciones como empleador.

3)-Frente a los contratantes, las terminales portuarias responden por incumplimiento o mala ejecución de lo pactado en los contratos frente a los buques.

Termina la responsabilidad de la terminal sobre la carga bajo su custodia, cuando la misma egrese de la terminal y quede bajo control de su consignatario.

**Autoridad de aplicación**

La autoridad de aplicación de la presente ley, será la que determine el Poder Ejecutivo en el ámbito del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación, o en el que en el futuro absorba su competencia, y tendrá las siguientes funciones y atribuciones, sin que esta enunciación pueda considerarse taxativa:

a) Asesorar al Poder Ejecutivo nacional en la habilitación de los puertos conforme a los artículos 5° y 9° de la presente ley;

b) Controlar dentro del ámbito de la actividad portuaria el cumplimiento de las disposiciones de la presente ley y de las reglamentaciones que en su consecuencia se dicten en el orden competencia nacional;

c) Controlar que los titulares de las habilitaciones portuarias otorgadas, den cumplimiento a los proyectos constructivos y operativos que justificaron su solicitud, y den a los puertos e instalaciones portuarias la finalidad que condiciono la habilitación.

d) Promover y hacer efectiva la modernización, eficacia y economicidad de cada uno de los puertos del Estado nacional;

e) Estimular y facilitar la inversión privada en la explotación y administración de los puertos;

f) A su requerimiento, dar asesoramiento técnico y jurídico a las provincias y/o municipios que promuevan las instalaciones de puertos en sus respectivos territorios;

g) Proponer al Poder Ejecutivo nacional las políticas generales en materia portuaria y de vías navegables;

h) Establecer acuerdos delimitando las responsabilidades en el dragado de accesos y dársenas de cada puerto, en el caso que ello fuera necesario en zonas donde la responsabilidad sea de dudosa o conflictiva determinación;

i) Controlar, subsidiariamente, en el ámbito portuario el cumplimiento de cualquier ley o reglamentación cuya aplicación competa a una autoridad nacional;

j) Coordinar la acción de los distintos organismos de supervisión y control del Estado nacional que actúan dentro del ámbito portuario, con el fin de evitar la superposición de funciones, y facilitar el funcionamiento eficiente del puerto en sí mismo y de los servicios que en él se prestan; todo ello, sin perjuicio de las leyes y reglamentos vigentes en la materia;

k) Aplicar las sanciones que correspondan por la comisión de las infracciones previstas en el artículo 23, inciso a) de la presente ley;

l) Fijar el plazo de amortización de las inversiones a los efectos de lo dispuesto en el artículo 16 de esta ley, para el caso de los puertos propiedad del Estado nacional;

ll) Fijar la alternativa de procedimiento para celebrar acuerdos con personas físicas o de existencia ideal a los fines de lo dispuesto en el artículo 14 de esta ley para el caso de los puertos propiedad del Estado nacional. (Art. 22)

**Responsable del puerto**

Según el art. 20 de la ley de actividad portuaria, “el responsable de cada puerto, cualquiera sea su titular y clasificación de este, tendrá a su cargo: el mantenimiento y mejora de las obras y servicios esenciales, tales como profundidades y señalización de los accesos y espejos de agua, instalaciones de amarre seguro, remolque y practicaje.”

**Los puertos y las terminales particulares**

La ley liberaliza totalmente el régimen portuario, permitiendo así, que las personas y empresas privadas puedan construir y operar libremente puertos o terminales portuarias, ya sea en terrenos propios o cedidos por las provincias o municipios, asumiendo el carácter de responsable de esos puertos, y pudiendo darle el destino o uso, conforme a la clasificación legal.

Los puertos de los particulares están regulados en los arts. 17, 18 y 19 de la ley 24.093.

Según el art. 17: “Los particulares podrán construir, administrar y operar puertos de uso público o de uso privado, con destino comercial, industrial o recreativo, en terrenos fiscales o de su propiedad.”

“Los buques y las cargas que operen en los puertos de los particulares estarán exentos del pago al Estado de derechos y tasas por servicios portuarios que este no preste efectivamente.” (Art. 18)

“La reglamentación establecerá los servicios mínimos y esenciales que deberán prestarse a los buques y a las cargas en los puertos de uso público comerciales, y las instalaciones que deberán facilitar a las autoridades policiales y de control, tanto en los puertos de uso público como de uso privado y cualquiera sea su destino.” (art.19)

**COSAS NAUFRAGAS EN AGUAS JURISDICCIONALES LEY DE NAVEGACIÓN 20.094**

En cuanto a las cosas naufragas, el Art.16 de la ley de Navegación 20.094 dispone: “En los puertos y canales está prohibido arrojar a las aguas objetos o sustancias de cualquier clase. La autoridad competente puede extender esta prohibición a otras zonas donde lo exigiere el interés público.

Las pertenencias de los buques o artefactos navales, mercaderías, materiales y, en general, cualquier cosa arrojada o caída a las aguas de puertos o canales, deben ser extraídos por los propietarios o armadores de aquellos, o por sus representantes, dentro del plazo que al efecto fije la autoridad marítima. Cuando no se cumpla en tiempo con dicha obligación y el objeto sumergido, a juicio de la autoridad marítima, constituya un obstáculo o un peligro para la navegación, dicha autoridad puede proceder de oficio a la extracción, con cargo a los responsables. Si estos no abonaren el importe de los gastos realizados, dentro del plazo fijado, la autoridad marítima debe depositar lo extraído o removido en la aduana más próxima para su venta en pública subasta. Cuando el producido de la venta no alcance a cubrir los gastos de la extracción o de remoción de una cosa arrojada o caída por negligencia, los responsables quedan obligados por el monto de la diferencia.

**Buques y artefactos navales náufragos**

El art.17 establece:

“Los buques, artefactos navales y aeronaves de bandera nacional o extranjera, sus restos náufragos y los objetos o construcciones de cualquier naturaleza que se encuentren en aguas jurisdiccionales argentinas deben ser extraídos, removidos, trasladados a lugares autorizados, demolidos o desguazados cuando:

a) Se hallen hundidos, varados, o flotando y constituyan un obstáculo o peligro para la navegación, para las operaciones portuarias, o un peligro inminente o potencial para la preservación del medio ambiente, de las vías navegables, de la infraestructura portuaria, o un impedimento para el libre escurrimiento de las aguas.

b) Permanezcan inactivos y a criterio de la Autoridad Marítima constituyan un obstáculo o peligro para la navegación, para las operaciones portuarias, o un peligro inminente o potencial para la preservación del medio ambiente, de las vías navegables, de la infraestructura portuaria o un impedimento para el libre escurrimiento de las aguas.

\*Procedimiento para la remoción, extracción, traslado, desguace o demolición.

En los supuestos previstos por el artículo 17 bis, el procedimiento se ajustara a las condiciones siguientes:

La autoridad marítima intimara la extracción, demolición, desguace, remoción o traslado a un lugar autorizado al propietario o representante legal de los buques, artefactos navales y aeronaves de bandera nacional o extranjera, sus restos náufragos y los objetos o construcciones de cualquier naturaleza, y a los legítimos interesados en los mismos que hubieren trabado medidas cautelares o gravámenes en el Registro Nacional de Buques.

Si no fueran habidos, la intimación a que se refiere el párrafo anterior se practicara por medio de edictos, los cuales se publicaran en el BoletínOficial y en el diario de mayor difusión de la zona donde aquellos se hallen ubicados. La publicación se hará por un plazo no mayor de DIEZ (10) días fijado por la Autoridad Marítima de acuerdo con la importancia del obstáculo que deba ser extraído, removido, desguazado o demolido.

Si vencido el plazo fijado precedente, la extracción, demolición, desguace, remoción o traslado a un lugar autorizado no se hubiera producido, se considerara que el buque, artefacto naval o aeronave, sus restos náufragos, u objetos o construcciones de que se trate, han sido abandonados en favor del Estado Nacional – Prefectura Naval Argentina-, realizándose las correspondientes anotaciones de transmisión de dominio.

**Abandono del artefacto naval en favor del Estado**

Según el art. 19: El propietario, armador o explotador de un buque, artefacto naval o aeronave comprendido por el articulo 17 puede limitar su responsabilidad por los gastos de extracción, remoción, traslado a lugar autorizado o desguace, haciendo abandono de aquel a favor del Estado Nacional, quien dispondrá del mismo de acuerdo con lo establecido en esta sección.

El abandono al Estado a que se refiere el párrafo precedente debe hacerse mediante declaración practicada ante la autoridad marítima por su propietario o representante debidamente autorizado, manifestando su voluntad de desprenderse de la propiedad y haciendo entrega del título correspondiente.

No se pude invocar el abandono frente al Estado como limitación de responsabilidad, ni este está obligado a admitirlo, cuando el propietario o armador hayan incurrido en dolo o actuado con conciencia temeraria de que el daño podría producirse, y como consecuencia de ello se ocasionaren graves perjuicios.

**Efecto del abandono**

El art. 20 establece:

El abandono de los buques, artefactos navales y aeronaves, hundidos o varados, o de sus restos náufragos, o de cualquier cosa arrojada o caída en aguas de puertos o canales navegables, a favor del Estado y aceptado por este, no compromete su responsabilidad sino hasta el valor excedente que resulte, deducidos los gastos de extracción o de remoción de la cosa abandonada

***Previsiones especiales para la cuenca matanza riachuelo***

ARTICULO 10. – En toda actuación en la que en los términos del artículo 17, 22 y concordantes de la ley N° 20.094 deban ser extraído, removidos, trasladados a lugares autorizados, demolidos o desguazados buques, artefactos navales y aeronaves de bandera nacional o extranjera, sus restos náufragos y los objetos o construcciones de cualquier naturaleza que se hallen en la Cuenca Matanza Riachuelo corresponderá dar intervención a la Autoridad de Cuenca creada por la Ley nacional N° 26.168. Los plazos de intimación referidos en el artículo 17 bis de la citada ley no podrán exceder los SESENTA (60) días corridos.

La Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo podrá celebrar convenios de cooperación con la Prefectura Naval Argentina a fin de facilitar y contribuir al cumplimiento de sus respectivas funciones, en cuyo marco, y sin perjuicio de los derechos de terceros en los términos de la Ley N° 20.094, podrá disponer del producido que surja de la realización de los bienes objeto de la extracción, remoción, traslado, demolición o desguace, afectándolo a la implementación de acciones previstas en el Plan Integral de Saneamiento Ambiental de la Cuenca Matanza Riachuelo.

***La propuesta Argentina de “Zonas Portuarias de Libre Operación”.***

El proyecto de ley para la Argentina para crear las zonas de operaciones portuarias y logísticas libres, que permiten llegar al mismo resultado y efectos que las que adopta el sistema de Puertos Libres del Uruguay, sin comprometerse con la naturaleza de esta categoría de puertos . Aún hoy en la Argentina, que no ha podido superar totalmente el viejo complejo borbónico. el término” Puerto Libre” crea resquemores en la Aduana, que lo asimila al principio de los enclaves extraterritoriales , con exclusión de la soberanía nacional sobre la zona aduanera, y consecuente eliminación del debido control estatal , o el de los exclaves donde se aplica la legislación de otro país.

Lo que se proyecta y entendemos que es recomendable y aplicable en los países del MERCOSUR, no es generalizar la creación de espacios portuarios de naturaleza extraterritorial excluidos de la soberanía o la legislación nacional y del control aduanero , sino solo promover la actualización o nueva definición del espacio sujeto a ese control , ampliando el ámbito de la zona o territorio aduanero a partir del límite del frente acuático de los muelles , hacia y dentro de los límites cercados de esa zona operativa, sin excluir dentro de ellos la presencia de la Aduana, sino adoptando un nuevo sistema de control. Eso significa simplemente trasladar la frontera aduanera desde el muelle al recinto portuario circunscripto por la alambrada perimetral y al su portón de salida, punto clave donde se presenta y legaliza la documentación de destinación y el control final de despacho de las mercaderías. Esas mercaderías., pueden ser descargadas o ingresadas a la zona , sin la obligación de formalizar la documentación para una destinación definitiva o transitoria en particular , y permanecen libremente dentro de la zona hasta que el titular decida su destino final, modificando el sistema actual que considera ingresadas aduaneramente las mercaderías en el momento de ser descargadas del buque al muelle.., o sea que se propone que la tramitación aduanera y destinación de las mercaderías no se efectúe cuando éstas ingresan al puerto , sino cuando salen por el portón de dicho recinto., o son reembarcadas con destino a otras aduanas.

El ingreso y egreso con destino al exterior de las mercaderías y su permanencia en la Zona, estará entonces libre de tributos gravámenes, salvo el pago de las tasas de servicios aduaneros, que consisten el control de entrada y salida de stocks y otros controles que la Aduana efectuará mientras las mercaderías se encuentren en la Zona. La otra novedad que se introduce al sistema , es que las mercaderías ingresadas a la zona , pueden ser objeto mientras se encuentren en ella, de determinados actos materiales que no produzcan la pérdida de su identidad o alteren su naturaleza aunque incrementen su valor debido a su nuevo estado permitiendo el fraccionamiento , consolidado, desconsolidado, reenvasado, remarcado, reembalaje , mezcla, coloración , reparación , secado, maduración, limpieza, pintura , recubrimientos protectores y otras operaciones similares , que no significan actividades industriales o manufactureras que modifican la naturaleza de los efectos ingresados. Se prevé asimismo una eliminación de los actuales plazos perentorios para documentar alguno de los sistemas de destinación, y se autoriza el libre trasbordo de mercaderías y contenedores que cambian de medio de traslado previa estadía portuaria una vez descargados. Como se advierte los efectos del sistema son similares al de la ley de puertos del Uruguay, y a de las zonas de actividades logísticas españolas, sin comprometerse con la creación de Puertos Libres, que pueden contradecir los principios constitucionales o legales de los demás países del MERCOSUR , lo que permite que este sistema se incluya en sus legislaciones aduaneras sin forzar sustancialmente principios ya existentes.

La adopción del sistema de Puertos Libres, o de Zonas Portuarias de Libre Operación, debe estar también complementada por la unificación del tratamiento aduanero del contenedor, como un medio de transporte y no como una mercadería, como es tratado actualmente por la legislación argentina. El hecho que un contenedor abandone el medio de traslado original, para ser depositado en un muelle o centro de distribución de cargas, a la espera del cambio del medio de tracción, no modifica su naturaleza y lo convierte en una mercadería por ese solo hecho de separarse o cambiar de su modo de tracción, más aún si las mercaderías que traslada se encuentran amparadas por un documento de transporte multimodal.

**La contaminación de las aguas**

La contaminación marina tiene su origen en fuentes propias como la contaminación derivada de los buques y la que proviene del desarrollo industrial en tierra firme.

La trascendencia de la contaminación del medio marino ha impulsado el desarrollo de normas jurídicas en la materia, tanto a nivel nacional como internacional, tendientes a prevenir y sancionar los actos que efectúan al mismo.

Tipos de contaminación

* Contaminación marina por hidrocarburos: Se entiende por el termino hidrocarburo según el Convenio Internacional de Londres para Prevenir la Contaminación por los Buques del 2 de Noviembre de 1973, al petróleo en todas sus manifestaciones, incluidos los crudos de petróleo, residuos petrolíferos, fangos, productos de refinación, gasolinas, aceites clarificados, etc.
* Contaminación marina de origen terrestre hace referencia a las diferentes formas como vertidos de productos químicos, descargas de aguas cloacales en mares o ríos, humos tóxicos que caen sobre las aguas, etc. Producto de incremento de la actividad industrial y de la población.
* Contaminación marina por residuos radiactivos: estos son los derivados de la utilización de la energía nuclear para fines militares o civiles, deben ser depositados en lugares seguros donde su toxicidad no produzca daños al medio ambiente ni a las personas. Cuando hablamos del vertido de residuos peligrosos, hacemos referencia a la evacuación en el mar de desechos u otros materias realizado por buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar, así también como todo hundimiento deliberado de contenedores o que fueron enterrados en el fondo marino.

Contaminación Marina en los Convenios sobre el Derecho del Mar.

Tras la necesidad de proteger las aguas marinas, el 29 de abril de 1958, el Convenio sobre Alta Mar estableció la obligación de los Estados de dictar la normativa necesaria para evitar la contaminación de las aguas.

Pero fue en el año 1989, con el convenio de la ONU sobre el Derecho del Mar, que ante la necesidad de proteger el ecosistema marino, este cobró importancia en el apartado XII.

Protección en el Ámbito Nacional

En nuestro país, es el Comando en Jefe de la Armada hace un control estricto de la contaminación marina. Dicho control lo hace orientado a la política a seguir, aplicando la normativa tanto nacional como internacional. Pero este control, no lo hace solo sino que cuenta con la Prefectura Naval Argentina, quienes realizan este control en tres etapas:

1. Prevenir para evitar que ocurran hechos de contaminación.
2. Detectar los hechos que ocurran
3. Reducir los efectos del hecho contaminante.

El régimen jurídico argentino en materias de contaminación de las aguas está compuesto por las diferentes normas internacionales y las normas internas.

Convenio aprobado por Argentina:

* Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos (Londres 1954) aprobado por la Ley 23.353 (8/6/76).
* Convenio Internacional Relativo A La Intervención En Alta Mar En Los Casos De Accidentes Que Causen Una Contaminación Por Hidrocarburos (Bruselas 1969), nuestro país aprobó el Protocolo de 1992 de este Convenio por la Ley 25.137 (agosto de 1999), reglamentada por el Decreto 151/04.

Protección en el Ámbito Internacional

* Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos (Londres 1954): Este convenio se aplica a los buques matriculados en los territorios de todos los Estados Parte y de los buques, que si bien no están matriculados, tienen nacionalidad de un Estado Parte. Prohíbe expresamente a todo buque petrolero la descarga de hidrocarburos o mezclas de hidrocarburos dentro de los limites de cualquiera de las zonas prohibidas previstas en el Anexo A del Convenio; asi como también la descarga de de estas sustancias a todo buque de un arqueo bruto igual o superior a 20.000 toneladas y cuyo contrato de construcción se haya concluido en la fecha o después de la fecha de la cual entró en vigor dicho Convenio. Queda en facultad del Capitán estimar que circunstancias particulares hacen desaconsejable o imposible la conservación a bordo de hidrocarburos o mezclas de hidrocarburos, por ende podrá efectuar la descarga fuera de las zonas prohibidas por el Anexo A. estos motivos debes ser comunicados al Estado Parte de cuyo territorio depende el buque.

Las infracciones a las disposiciones del Convenio constituyen una infracción punible por el Estado de la bandera del buque o de aquel en que este matriculado.

* Convenio Internacional Relativo A La Intervención En Alta Mar En Los Casos De Accidentes Que Causen Una Contaminación Por Hidrocarburos (Bruselas 1969): Esta convención fue adoptada a raíz del desastre del “Torrey Canyon”. El cual define:

1. "accidente marítimo" es un abordaje, una parada u otro siniestro de navegación o acontecimiento a bordo de un barco o en su exterior resultante en daños materiales o en una amenaza inminente de daños materiales a un barco o su cargamento;
2. "barco" significa:

(a) toda nave apta para la navegación cualquiera que sea su tipo, y

(b) todo artefacto flotante, excepto las instalaciones o aparejos destinados a la exploración y explotación de los recursos del fondo de los mares, de los océanos o subsuelos;

1. "hidrocarburos" significa crudos de petróleo, fuel-oil, aceite diesel y aceite lubricante

La convención autoriza a todo Estado parte directamente afectado o amenazado por un accidente marítimo a tomar en alta mar las medidas necesarias para prevenir, mitigar o eliminar todo peligro inminente contra: su litoral, actividades marítimas costeras, portuarias o de estuario, actividades pesqueras, actividades turísticas, la salud de la población ribereña y el bienestar de la región interesada, la conservación de los recursos marinos vivientes y de la flora y fauna.

El estado que pretenda ejercer dichas medidas, se debe ajustar al procedimiento establecido por el art. 3:

1. Consultar a los otros Estados afectados por el accidente marítimo, antes de tomar medida laguna.
2. El Estado ribereño deberá notificar in demoras las medidas que se propone tomas, según le conste o haya llegado a su concomimiento, que tengan intereses que podrían ser afectados por dichas medidas (se tendrá en cuenta las opiniones expresadas por las personas físicas o jurídicas).
3. El Estado ribereño puede iniciar consultas con expertos independientes escogidos en una lista mantenida por la Organización.
4. Cuando se exija la adopción inmediata de medidas, debido a la urgencia, el Estado ribereño puede tomar las medidas sin notificación ni consulta previas, o sin continuar las consultas ya iniciadas.
5. Antes de tomar tales medidas, y durante la aplicación de las mismas, el Estado ribereño hará cuanto esté a su alcance para evitar riesgos de vidas humanas y prestar a las personas siniestradas toda la ayuda que puedan necesitar y, según proceda, para facilitar la repatriación de las tripulaciones de los barcos sin suscitar obstáculos en la mismas.
6. Las medidas tomadas, en base del art. F, serán notificadas sin demoras a los Estados y a las personas físicas o jurídicas afectadas que se conozcan así como al Secretario General de la Organización.

Estas medidas deben ser proporcionales al daño causado o al riesgo previsto, el cual se determinará teniendo en cuanta: la extensión y la probabilidad de los daños inminentes si no se toman esas medidas. El Estado que haya tomado medidas en contravención de lo mencionado y haya causado daños a otros, tendría la obligación de pagar una indemnización equivalente al monto en que los daños resultantes de estas medidas excedan de los que hubieran sido razonablemente necesarios.

Si hay obligación de indemnizar y el monto no pudo fijarse mediante negociación, las Partes serán sometidas a conciliación cuando lo pida una de las partes y, si la conciliación no prospera, al arbitraje del modo previsto en el Anexo de la Convención.

* Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños debidos a la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos (Bruselas 1969): al igual que el Convenio antes mencionado, este fue adoptado a raíz del desastre el “Torrey Canyon”. Este Convenio establece una serie de definiciones :

1. Buque: Toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, a condición de que el buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas sea considerado como tal sólo cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga y durante cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte a menos que se demuestre que no hay a bordo residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte.
2. «Personas» significa todo individuo o sociedad, o entidad de derecho público o privado, ya esté o no constituida en compañía, inclusive un Estado o cualquiera de sus subdivisiones políticas.
3. «Propietario» significa la persona o personas matriculadas como dueñas del barco o, si el barco no está matriculado, la persona o personas propietarias del mismo. No obstante, cuando un Estado tenga la propiedad de un barco explotado por una compañía que esté matriculada en ese Estado como empresario del barco, se entenderá que el «propietario» es dicha compañía.
4. «Estado de matrícula del barco» significa, con relación a los barcos matriculados, el Estado en que el barco esté matriculado y, con relación a los barcos no matriculados, el Estado cuyo pabellón enarbola el barco.
5. Hidrocarburos: Todos los hidrocarburos persistentes de origen mineral, como crudos de petróleo, fueloil, aceite diesel pesado y aceite lubricante, ya se transporten éstos a bordo de un buque como carga o en los depósitos de combustible líquido de ese buque.
6. Daños ocasionados por contaminación:
7. Pérdidas o daños causados fuera del buque por la impurificación resultante de las fugas o descargas de hidrocarburos procedentes de ese buque, dondequiera que se produzcan tales fugas o descargas, si bien la indemnización por deterioro del medio, aparte de la pérdida de beneficios resultante de dicho deterioro, estará limitada al costo de las medidas razonables de restauración efectivamente tomadas o que vayan a tomarse.
8. El costo de las medidas preventivas y las pérdidas o los daños ulteriormente ocasionados por tales medidas.
9. Medidas preventivas» significa todas las medidas razonables tomadas por cualquier persona después de ocurrir un siniestro con objeto de prevenir o minimizar los daños por contaminación.
10. Suceso: Todo acaecimiento o serie de acaecimientos de origen común de los que se deriven daños ocasionados por contaminación o que creen una amenaza grave e inminente de causar dichos daños.

Se determina la responsabilidad del propietario del buque por todos los daños ocasionados por contaminación que se deriven del buque a consecuencias del suceso. Sin embargo no responde cuando los daños por contaminación:

1. Resultaron de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil e insurrección o de un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irreversible, o
2. Fue totalmente causado por una acción u omisión intencionada de un tercero para causar daños, o
3. Fue totalmente causado por la negligencia u otro acto lesivo de cualquier Gobierno u otra autoridad responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación en el ejercicio de esa función.

Se le otorga el derecho al propietario de un buque de limitar la responsabilidad respecto de cada suceso (siempre que pruebe que los daños por contaminación resultaron total o parcialmente de una acción u omisión intencionada para causar daños por parte de la persona que sufrió los daños, o de la negligencia de esa persona), a una cuantía total que se calculará del siguiente modo:

1. Tres millones de unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 5.000 unidades de arqueo.
2. Para buques cuyo arqueo exceda del arriba indicado, por cada unidad de arqueo adicional se sumarán 420 unidades de cuenta a la cantidad mencionada en el subpárrafo a).

Si bien la cuantía total no excederá en ningún caso de 59,7 millones de unidades de cuenta.

Para poder beneficiarse de esta limitación de responsabilidad, el propietario tendrá que constituir un fondo, cuya suma total sea equivalente al límite de su responsabilidad, ante el tribunal u otra autoridad competente de cualquiera de los Estados Contratantes en que interponga la acción.

* Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos (Bruselas, 1971): el Fondo constituido por este Convenio, indemnizará a toda víctima de un daño por contaminación en la medida que ésta no haya obtenido una compensación plena y adecuada bajo los supuestos contemplados el Convenio de Responsabilidad. Este fondo se constituye mediante contribuciones efectuadas por los operadores de hidrocarburos, que deben pagar un gravamen por la cantidad de hidrocarburos persistentes recibidos en puerto luego de su transporte por mar, lo que permite pagar una indemnización adicional una vez alcanzados los topes de resarcimiento establecido por el Convenio de 1969.

El régimen funciona independientemente de la nacionalidad del buque o de la propiedad de la carga y aporta al Fondo todo operador que reciba 150.000t toneladas de hidrocarburos persistentes del año.

* Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (Londres, 1973): También conocido como el convenio MARPOL 73/78 (abreviación de polución marina y años 1973 y 1978) se aprobó inicialmente en 1973, pero nunca entró en vigor. La matriz principal de la versión actual es la modificación mediante el Protocolo de 1978 y ha sido modificada desde entonces por numeras correcciones. Entró en vigor el 2 de octubre de 1983. Actualmente 119 países lo han ratificado.Su objetivo es preservar el ambiente marino mediante la completa eliminación de la polución por hidrocarburos y otras sustancias dañinas, así como la minimización de las posibles descargas accidentales.

Este Convenio, no solo se ocupa de los hidrocarburos, sino que incluye normas sobre otras sustancias contaminantes transportadas o producidas por los buques.

El mismo está compuesto por seis Anexos que contienen reglas que abarcan las diversas fuentes de contaminación por los buques:

Anexo I.- Reglas para prevenir la contaminación por Hidrocarburos.

Anexo II.- Reglas para prevenir la contaminación por Sustancias Nocivas Líquidas Transportadas a Granel.

Anexo III.- Reglas para prevenir la contaminación por Sustancias Perjudiciales Transportadas por Mar en Bultos. Se trata de un anexo opcional ya que el transporte de mercancías peligrosas está reglado por el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.

Anexo IV.- Reglas para prevenir la contaminación por las Aguas Sucias de los Buques.

Anexo V.- Reglas para prevenir la contaminación por las Basuras de los Buques.

Anexo VI.- Reglas para prevenir la contaminación Atmosférica ocasionada por los Buques. Este anexo entró en vigor el 19 de mayo de 2005.

**Responsabilidad en Argentina.**

La ley de Navegación faculta al propietario y al armador a limitar su responsabilidad el valor del buque al final del viaje, más el bien de los fletes brutos, los pasajes percibidos o a percibir, y los créditos a su favor que hayan nacido durante el viaje. El propietario tiene la opción de abandonar el buque a favor de los acreedores.

Con relación a las condiciones de aplicabilidad de la limitación de responsabilidad se debe distinguir:

* Responsabilidad Directa
* Responsabilidad Refleja

El armador podrá limitar su responsabilidad salvo que exista culpa de su parte (art.175 de la Ley de Navegación)

Art. 113 del C.C en los casos de responsabilidad en materia de contaminación de las aguas: Chami plantea que es posible aplicar dicho artículo, dado que el art. 1 de la Ley de Navegación establece que en los casos de laguna, se pueda r4ecurrir al derecho común. (Analogía). Sin embargo, su aplicación no debe ser automática, dado que deberán aplicarse aquellos institutos que:

* Tengan una solución especifica
* O los que admitan la aplicación analógica de una institución del propio derecho de la navegación.

En síntesis, ya que no existen normas especificas de aplicación en materia de contaminación del medio marítimo, no resulta aplicable el art. 1113 del C.C.

**Buque San Jorge**

El 08-02-1997 el Buque Tanque SAN JORGE, que navegaba hacia Brasil, cargado con 58.000 m3.,de Petróleo encalló en la costa uruguaya, 20 Millas de Punta del Este, y se derramaron más de 15000 m3., de sus tanques averiados.

Se realizó el alije y el buque reflotó y fue sacado por los Remolcadores de Salvamento.

Parte del hidrocarburo derramado llegó a la costa, impactando en diferentes lugares, a lo largo de 30 Km.. Por tratarse de una costa de arena, permitió su limpieza y remisión.

Una parte del petróleo, derivó y recaló en la Isla Lobos, frente a Punta del Este, donde hay una colonia de Lobos Marinos, cuyas crías sufrieron una gran mortandad

El SAN JORGE, un enorme buque cisterna de 212 metros de eslora, transportaba casi 58 mil metros cúbicos de petróleo desde Comodoro Rivadavia hasta el puerto brasileño de Sao Sebastiao, y encalló el sábado a la tarde a unas 20 millas de la costa uruguaya.

El buque pertenece a la Oil Sud Corporation y su empresa operadora es Transportes Marítimos Petroleros S. A.

En un primer momento, las autoridades uruguayas tenían dos temores: el primero era la posibilidad de que el barco se partiera en dos, debido al fuerte oleaje y a la difícil posición en que se encontraba. El segundo era que la mancha de petróleo -de unos 2.000 de frente por 300 de ancho- modificara su rumbo y volviera hacia las costas uruguayas.

La mancha de petróleo estaba a unas 40 millas al sudoeste de Punta del Este, y se dirigía hacia la costa de la provincia de Buenos Aires.

Finalmente, los equipos que trabajaban en el lugar lograron sacar al barco de la varadura y se redujo el riesgo de que se quebrara. Todos los esfuerzos se habían concentrado en tratar de desencallar al buque, pues si se partía podía significar un gran derrame.

La Prefectura uruguaya solicitó ayuda a la Prefectura Naval Argentina (PNA) para contener el derrame. Esta dispuso el envío de un avión con personal y equipos especializados para rociar con dispersantes la mancha.

También partieron hacia la zona de emergencia dos buques tanque de la Marina Mercante argentina para recoger 40.000 metros cúbicos de crudo del "SAN JORGE", con el fin de alivianarlo.

El 10 de Febrero, a dos días del accidente, la mancha se encontraba a 182 Kilómetros del punto más cercano de la costa bonaerense, por el momento no había peligro de un derrame mayor de crudo, debido a que la estaban controlando con productos químicos disipadores del petróleo.

Que la mancha termine ennegreciendo las arenas bonaerenses dependía hasta hace horas de dos factores: el primero es que el barco encallado lograra ser alijado del petróleo que todavía conserva en los tanques antes de que la marejada lo terminara de romper. Afortunadamente, la maniobra pudo evitarse cuando el barco zafó de su varadura. Queda en pie el problema del petróleo derramado.

El factor crítico, en este caso, es que el desplazamiento del lamparón sea tan lento como para que el proceso llamado "weathering", o acción de la intemperie, le vaya quitando peligrosidad.

Efectivamente, los rayos ultravioletas del sol y el mezclado con agua y aire transforman el petróleo crudo: los componentes más volátiles (las naftas) se evaporan, los de mediana densidad (aceites) se emulsionan con el agua formando un barro flotante y los más pesados (alquitranes) caen al fondo en forma de bolitas. Si en estos días soplan vientos desde el sudoeste o sudeste, es posible que la mancha avance muy despacio y llegue con un "weathering" considerable. Esto, además, le daría más tiempo a las Prefecturas tanto uruguaya como argentina para atacar el petróleo con productos químicos dispersantes, asunto nada fácil dado que el derrame tiene 20 kilómetros de frente. En cambio, todo empeoraría bastante si sopla viento norte.

**Infraestructura Aeronáutica**

Podemos decir que la infraestructura aeronáutica, es el conjunto de instalaciones y servicios esenciales, que en mar, tierra en la superficie de aguas interiores de un Estado, sirven a las necesidades de la aeronavegación.

Aeródromos:

La convención de Chicago establece que “el aeródromo es un área definida de tierra y de agua que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos destinados total o parcialmente a la llegada, partida y movimiento de aeronaves”.

Le Golf expresaba que debía tratarse de una superficie plana, que permitirá el aterrizaje y la partida de las aeronaves, aparece así un primer elemento, que podríamos llamar físico o técnico.

A ese primer elemento, Gay de Montellá agregó otro de carácter funcional, se necesita además tener en cuenta el destino al cual está afectado, es decir el de servir de base para las operaciones de la aeronaves, para lo cual deberá estar dotado de las instalaciones requeridas a al fin.

Por último Videla Escalada, agregó un tercer elemento, de carácter jurídico- administrativo, que desde la óptica del derecho positivo es esencial: Nos referimos a la habilitación estatal para funcionar como aeródromo

El Código Aeronáutico en su art. 25, no da un concepto, pero los clasifica en públicos y privados. Son públicos los que están destinados al uso público y los que no, son privados. La condición del propietario del inmueble no califica a un aeródromo como público o privado.

El art. 26 del Código aeronáutico, separa el concepto de aeropuerto del de aeródromo. Se desprende de este artículo que son aeropuertos, aquellos aeródromos públicos que cuentan con servicios o intensidad de movimiento aéreo que justifiquen tal denominación. Aquellos aeródromos públicos o aeropuertos destinados a la operación de aeronaves provenientes del o con destino al extranjero, donde se presten servicios de sanidad, aduana, migraciones y otros, se denominarán aeródromos o aeropuertos internacionales.

Los que brinden servicios internacionales, deben contar con los tres servicios esenciales de los aeropuertos, los de sanidad, aduana, migración, etc.

En general se entiende que aeródromo es un término genérico, aplicable a cualquier superficie apta para el despegue y aterrizaje de aeronaves, destinada a tal fin y habilitada por el estado, en tanto que aeropuerto, sería un término más específico, que haría referencia a ciertos aeródromos públicos que, por cumplir determinadas condiciones, son aptos para constituir un centro importante de tráfico aéreo.

Así lo entendía la CINA, al definir a los aeropuertos como aquellos aeródromos que constituían un centro de tráfico aéreo, contando con las instalaciones adecuadas a tal fin.

Para sintetizar diremos que ambos términos -aeródromos y aeropuerto- no son sinónimos y que, en general, se admite que el aeródromo es el género, en tanto que aeropuerto es la especie, dentro del tipo “aeródromo público”.

Aeródromo de alternativa: (término aceptado oficialmente por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI):

Aeródromo al que podría dirigirse una aeronave cuando fuera imposible o no fuera aconsejable dirigirse al aeródromo de aterrizaje previsto o aterrizar en el mismo.

Existen los siguientes tipos de aeródromos de alternativa:

Aeródromo de alternativa pos-despegue: aeródromo de alternativa en el que podría aterrizar una aeronave si esto fuera necesario poco después del despegue y no fuera posible utilizar el aeródromo de salida.

Aeródromo de alternativa en ruta: aeródromo en el que podría aterrizar una aeronave si ésta experimentara condiciones no normales o de emergencia en ruta.

Aeródromo de alternativa de destino: aeródromo de alternativa al que podría dirigirse una aeronave si fuera imposible o no fuera aconsejable aterrizar en el aeródromo de aterrizaje previsto.

Planificación para casos de emergencia en los aeródromos:

El explotador del aeródromo debe establecer un plan de emergencia que guarde relación con las operaciones de aeronaves y demás actividades desplegadas en el aeródromo y debe contar con un manual de procedimientos de salvamento y extinción.

El plan de emergencia del aeródromo debe prever la coordinación de las medidas que deben adoptarse frente a una emergencia que se presente en el aeródromo o en sus inmediaciones. Tales como:

a) Emergencias que afecten a las aeronaves, casos de sabotaje incluyendo amenazas de bombas, actos de apoderamiento ilícito de aeronaves, incidentes debidos a mercancías peligrosas, incendios, catástrofes naturales y emergencias de salud pública, y

b) Emergencias de salud pública, tal como aumento del riesgo de propagación internacional de una enfermedad transmisible grave por medio de viajeros o carga que utilicen transporte aéreo y brotes graves de enfermedades transmisibles que puedan afectar a una gran parte del personal del aeródromo.

Hidroaeropuerto: Superficie de [agua](http://www.monografias.com/trabajos14/problemadelagua/problemadelagua.shtml) destinada a la salida y llegada de aviones.

Helipuerto: Es un pequeño aeropuerto, valido solamente para helicópteros. Estos pueden tener una o más plataformas de aterrizaje y suelen tener servicios más limitados, tanto de combustibles, iluminación o hangares.

En las grandes ciudades suelen haber helipuertos para servicios de emergencia, empresas, etc. Están situados más cerca del centro de la ciudad, que los aeropuertos dándole ventajas en términos de tiempo de viaje en destinos urbanos. Cada vez es más larga la lista de centros sanitarios, que disponen de una plataforma, permitiendo el traslado de heridos al hospital

Clasificación.

* Desde un punto de vista técnico se los ha clasificado en terrestres e hidropuertos.
* En civiles y militares.
* Siguiendo un criterio económico, se ha clasificado también a los aeródromos en comerciales y no comerciales, incluyendo entre estos últimos a los técnicos, científicos y deportivos.
* Desde un punto de vista estrictamente jurídico, la clasificación más relevante es la que distingue entre aeródromos públicos y privados. Esta clasificación es aceptada masivamente. Nuestro código aeronáutico adopta el criterio funcional.

Otros tipos de aeródromos:

-Aeródromos de emergencia

-Aeródromos de alternativa

-Hidroaeropuertos

-Helipuertos

Ahora bien, del art. 27 se desprende que”:todo aeródromo deberá ser habilitado por la autoridad aeronáutica, a cuyo fin esta se ajustará a las normas generales que al efecto determine el Poder ejecutivo. La autoridad aeronáutica fijará el régimen y las condiciones de funcionamiento”.

La infraestructura como servicio público:

Tratándose de los aeródromos públicos prevalece la opinión que los considera servicios públicos.

Aceptar que la infraestructura de los aeródromos públicos constituye un servicio público, no significa que deba prestarlo el estado, basta con que el estado supervise dicha prestación.

La lesgilación y la doctrina muestran 3 soluciones diversas:

* el estado debe encargarse en forma directa de la prestación de este servicio
* El estado se debe encargar de este servicio a través de un concesionario, es decir, contratando con un particular, una concesión de derecho administrativo.
* Se debe crear un ente autárquico compuesto por capitales privados o mixtos.

Nuestra legislación admite la explotación de los aeródromos públicos, por parte de personas de derecho privado, siempre que sea con la debida supervisión estatal.

Requisitos para la habilitación de Aeródromos.

La solicitud para requerir la habilitación de un aeródromo, ya sea público o privado, debe presentarse ante la Administración Nacional de Aviación Civil (en adelante ANAC) y cumplir con los requisitos que ella exige.

En lineas generales, se requiere presentar una nota dirigida al Director de Aeródromos, firmada por quien acredite el derecho de uso del inmueble o predio, acompañando copia de la documentación o actuación respaldatoria de tal derecho, certificada por escribano público, adjuntando la documentación en formato de proyecto, solicitando la factibilidad de habilitar un aeródromo, consignando si será de uso público o privado. Además deberá presentarse la siguiente documentación: denominación propuesta para el aeródromo; aeronave de mayor porte que se prevé utilice el aeródromo, indicando marca y modelo; estadísticas meteorológicas confiables, donde conste temperaturas máximas y mínimas, distribución de vientos (valores medios de intensidad en 8 direcciones, en un período en lo posible de 5 años; Declaración Jurada Ambiental, ajustada al art. 12 de la Ley 25.675, aprobada por las autoridades competentes; los elementos para extinción de incendios a implementar, de acuerdo a la aeronave de mayor porte prevista, etc.

El Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) es el encargado de regular, controlar y fiscalizar los servicios que se prestan a los pasajeros y usuarios en los aeropuertos integrantes del Sistema Nacional de Aeropuertos (S.N.A.). Desde el edificio de la terminal a la pista de aterrizaje, pasando por el estacionamiento y los locales comerciales, la calidad de la infraestructura aeroportuaria y las inversiones que se requieren para su ajuste a la demanda, son supervisadas y reguladas por el ORSNA.

Servicios de protección al vuelo:

A fin de asegurar la integridad de los pasajeros, los tripulantes o las mercaderías de tránsito aéreo, no basta con contar con una legislación adecuada y un buen aeródromo, es necesario además, contar con una eficiente organización que desde tierra cubra las operaciones y maniobras de las aeronaves. Esta organización es lo que se denomina Servicios de Protección al Vuelo.

Estos servicios prestados por el estado apoyan la actividad de la aeronave desde antes de su despegue en un aeropuerto, durante la travesía, y en el aterrizaje, a fin de evitar colisiones.

Dentro de la amplia gama de servicios quedan comprendidos por ejemplo:

Los servicios de control de superficie

Los servicios de auxilio en vuelo o a la entrada y salida de aeródromos

Los servicios de control de tráfico aéreo

Los servicios de comunicaciones

Los servicios de radiofusión

Los servicios de radionavegación

Los servicios de meteorología

Los servicios de alerta

Los servicios de información de vuelo

Para que estos servicios sean totalmente eficaces, es importante la coordinación a nivel internacional, tendiente a su uniformidad.

El órgano de control internacional acerca del cumplimiento de estos servicios es el consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (en adelante OACI) entre cuyas funciones está la de velar por la observancia de las recomendaciones del organismo y las normas de la convención

La OACI, es la Organización de Aviación Civil Internacional, también conocida como Organización Internacional de Aeronáutica Civil (o ICAO, por sus siglas en inglés International Civil Aviation Organization); es una agencia de la Organización de las Naciones Unidas creada en el año 1944 por la Convención de Chicago destinada a estudiar los problemas de la aviación civil internacional y promover los reglamentos, normas y directrices únicas en la aeronáutica mundial. Su sede permanente es administrada y dirigida por un consejo con sede en la ciudad de Montreal (Canadá).

Limitaciones al dominio – Señalización:

El Código aeronáutico regula estas limitaciones en los artículos 30 a 35, regula la aeronáutica civil en el territorio argentino, sus aguas jurisdiccionales y el espacio aéreo que los cubre. Rige para aeronaves privadas y públicas, exceptuando las militares que deben avisar a la autoridad cuando se aparten de las normas de circulación aérea. El aterrizaje en propiedades privadas no autoriza al propietario a impedir la continuación del vuelo. Nadie puede, en razón de un derecho de propiedad, oponerse al paso de una aeronave. La indemnización corresponde en caso de perjuicios.

El Estado nacional puede prohibir o restringir la circulación aérea sobre cualquier parte del territorio si la defensa nacional, interés público o seguridad de la circulación aérea lo exigen.

Balizamiento:

Cualquier edificación de cierta altura como por ejemplo, antenas de TV, radio-celulares, torres, carteles, etc, las balizas son obligatorias. Son una luminaria que proyecta una luz roja y advierte sobre la presencia del obstáculo previniendo el peligro de colisión. Es obligatorio en todo el territorio de la República el señalamiento de todos los obstáculos que constituyen peligro para la circulación aérea, estando el propietario a cargo de los gastos de instalación y funcionamiento de las marcas, señales o luces que corresponda. El señalamiento se hará de acuerdo con la reglamentación respectiva.

Faltas y delitos aeronáuticos:

Al igual que en el derecho marítimo, en el derecho aeronáutico observamos que pueden producirse hechos en los cuales el transporte -aeronave- es utilizado como lugar o como medio de consumación de un delito (hurto, homicidio, etc.), pero también observamos que pueden producirse hechos ilícitos derivados específicamente de la actividad aviatoria. Estos últimos son los denominados delitos aeronáuticos, siendo ejemplo de ellos: el apoderamiento ilícito de aeronaves, la violación de fronteras, el sobrevuelo en zonas prohibidas, la conducción de aeronave sin título habilitante, etc.

Lo más aconsejable en materia de método legislativo, sería que todos los ilícitos aeronáuticos estuviesen contenidos en el Código Aeronáutico, pues ello permitiría una mejor interpretación de las distintas figuras penales aeronáuticas, Sin embargo, en la actualidad, los ilícitos aeronáuticos surgen del Código Penal y de las figuras específicas previstas en el Código Aeronáutico.

Con relación a la distinción entre delitos y faltas específicamente en el derecho aeronáutico, cabe aclarar, que el Código Aeronáutico distingue entre el delito y la falta según la sanción que corresponda aplicar, considerando “delito” al hecho reprimido con pena de prisión y “falta” al sancionado con multa o inhabilitaciones.

Respecto a las faltas, el Código Aeronáutico se limita a establecer algunas disposiciones básicas, dejando al Poder Ejecutivo la tarea de fijar que hechos u omisiones constituyen falta y que sanción corresponde aplicar en cada caso.

En el artículo 208 del Código Aeronáutico se dispone que, las infracciones a las disposiciones de este código, las leyes de política aérea y sus reglamentaciones, y demás normas que dicte la autoridad aeronáutica, que no importen delito, serán determinadas por el Poder Ejecutivo nacional y sancionadas con:

1) Apercibimiento;

2) Multa.

3) Inhabilitación temporaria de hasta 4 años o definitiva, de las facultades conferidas por los certificados de idoneidad aeronáutica.

4) Suspensión temporaria de hasta 6 meses de las concesiones, autorizaciones o permisos otorgados para la explotación de los servicios comerciales aéreos.

5) Caducidad de las concesiones o retiro de las autorizaciones o permisos acordados para la explotación de servicios comerciales aéreos.

Del art. 209 se desprende que el Órgano encargado de aplicar las sanciones es la autoridad aeronáutica, salvo cuando corresponda inhabilitación definitiva, caducidad de las concesiones o retiro de las autoridades, que sólo podrán ser dispuestas por el Poder Ejecutivo.

Conforme el art. 210, el procedimiento a seguir en la comprobación de los hechos, la aplicación de las sanciones, la determinación de la autoridad administrativa facultad para imponerlas, así como para entender en los casos de apelación, serán fijados por Poder Ejecutivo.

Dicho procedimiento será de carácter sumario y actuado, asegurando la existencia de dos instancias y el derecho de defensa.

Según el artículo 212, cuando el infractor no pague la multa dentro de los 5 días de estar consentida o firme la resolución que la impuso, será compelido por vía del cobro de créditos fiscales, siendo asimismo aplicable el sistema de actualización y de intereses que corresponda a tales créditos.

Si el infractor es titular del certificado de idoneidad aeronáutica, podrá ser inhabilitado para el ejercicio de la función respecto de la cual cometió infracción en la forma que determine la reglamentación.

El artículo 212 previene que podrá aplicarse inhabilitación definitiva:

1) Cuando el infractor haya evidenciado su inadaptabilidad al medio aeronáutico;

2) Cuando concurran las circunstancias indicadas en el artículo 223 de este código.

Si el infractor fuese reincidente y la falta cometida se considerase grave, podrá imponérsele multa y como accesoria, inhabilitación temporaria o definitiva o la caducidad de la concesión o retiro de la autorización, según corresponda, conforme el art. 213.

Conforme el art. 214, se considerará reincidente a la persona que, dentro de los cuatro últimos años anteriores a la fecha de la falta, haya sido sancionada por otra falta.

El art. 215 regula los casos en que proceden recursos ante la Justicia Federal en lo Contencioso Administrativo, una vez agotada la vía administrativa.

El recurso deberá interponerse dentro de los 15 días de notificado el acto administrativo.

El artículo 216, hace referencia al destino de las multas, cuyo importe debe ingresar al fondo permanente para el fomento de la aviación civil.

El Código Aeronáutico, en su versión originaria (Ley 17.285) tipificó una serie de delitos aeronáuticos a través de sus arts. 217 a 226. Pero, apenas sancionado el Código Aeronáutico, se dictó la Ley 17.567 de reformas al Código Penal y como consecuencia de esta reforma se planteó el problema, muchas de las figuras delictivas del Código Aeronáutico quedaron derogadas, pasando algunas de ellas a integrar el Código Penal.

Las normas que no fueron derogadas y continúan en vigencia son los siguientes:

Artículos 219 inc. 1, 2 y 3 del cual se desprende que será reprimido con prisión de 1mes a 2 años:

1) El que condujese una aeronave a la que no se hubiese extendido el certificado de habilitación correspondiente;

2) El que condujese una aeronave, transcurridos 6 meses desde el vencimiento de su certificado de aeronavegabilidad;

3) El que condujese una aeronave que se encontrase inhabilitada por no reunir los requisitos mínimos de seguridad.

El artículo 220 inc. 2 prevé que será reprimido con prisión de 1 mes a 2 años:

El que desempeñe una función aeronáutica transcurridos 6 meses desde el vencimiento de su habilitación.

Del art. 223 se desprende que, será reprimido con prisión de 6meses a 2 años el que con una aeronave atravesase clandestina o maliciosamente la frontera por lugares distintos de los establecidos por la autoridad aeronáutica o se desviase de las rutas aéreas fijadas para entrar o salir del país.

Y finalmente el art. 224 dice que será reprimido con prisión de 3 meses a 1 año, el que no cumpliese con las obligaciones prescritas en el artículo 176 de este código.

Asimismo en el Código Penal se legislo figuras delictivas vinculadas a la actividad aeronáutica (arts. 190, 194, 198 incs. 4,5 y 6 y art. 199).

Por último, se desprende del art. 230 que la prescripción de las acciones y sanciones legisladas en el capítulo I del título XIII de este código, se cumple a los cuatro años de ocurrido el hecho de la fecha de notificación de la sanción.

Los delitos también se encuentran regulados en el Código Penal. Las disposiciones suelen ser comunes tanto para las personas que realicen una actividad aeronáutica como marítima.