

# Módulo 1: Nociones elementales. Adquisición de derechos reales

## INTRODUCCIÓN AL MÓDULO

---

### Introducción

## UNIDAD 1: EL TRANSPORTE

---

### Introducción a la unidad

#### Tema 1: Concepto de transporte

#### Tema 2: Clasificación según los ámbitos espaciales donde se desarrolla

#### Tema 3: Transporte Sucesivo o Combinado. Transporte Multimodal

### Cierre de unidad

## UNIDAD 2: ORGANISMOS TÉCNICOS

---

### Introducción a la unidad

#### Tema 1: Organismos Técnicos Nacionales e Internacionales

#### Tema 2: Prefectura Naval Argentina

### Cierre de unidad

## UNIDAD 3: DERECHOS REALES

---

### Introducción a la unidad

#### Tema 1: Derechos reales sobre medios de ejecución: diferentes modos de adquirir el dominio

#### Tema 2: Gravámenes: Hipoteca y prenda

### Cierre de unidad

## CIERRE DEL MÓDULO

---

### Descarga del contenido

# Introducción

---



M1 Derecho del transporte

EaD Kennedy



UNIVERSIDAD  
KENNEDY



En la primera unidad nos introduciremos al fenómeno del transporte y sus caracteres básicos, los conceptos de automotor, buque y aeronave, sus clasificaciones. En la segunda unidad veremos todo lo relacionado con los organismos técnicos, nacionales e internacionales que regulan las distintas facetas de este fenómeno.

En la tercera unidad que integra este módulo estudiaremos todo lo relacionado con la adquisición de derechos reales sobre automotores, buques y aeronaves.

## Objetivo del módulo

- Reconocer la importancia de la asignatura dentro del Derecho en general, analizar las diversas fuentes y poder discernir su funcionamiento dentro de los ámbitos privado y público.
- Comprender los fenómenos jurídicos en materia de transporte y su vinculación entre las diferentes ramas que lo componen.

## Contenidos del módulo

### Unidad 1- El transporte

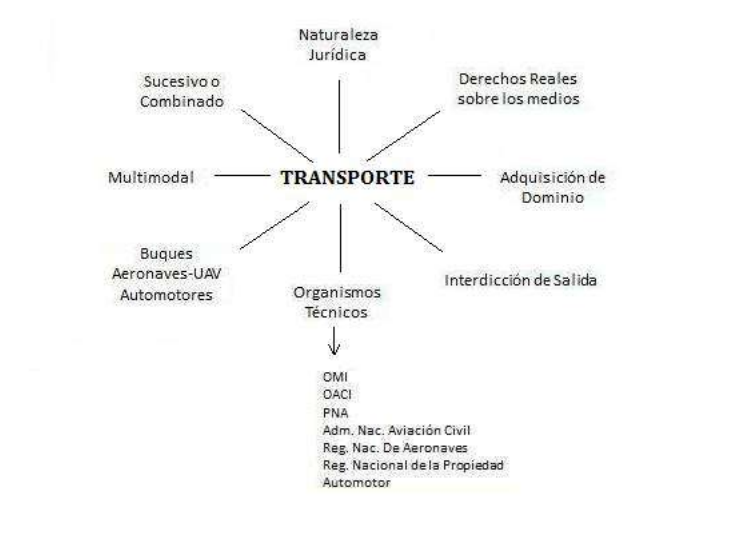
- 1.1 Concepto de transporte.
- 1.2 Clasificación según los ámbitos espaciales donde se desarrolla.
- 1.3. Transporte Sucesivo o Combinado. Transporte Multimodal.

### Unidad 2- Organismos técnicos

- 2.1 Organismos Técnicos Nacionales e Internacionales.
- 2.2 Prefectura Naval Argentina.

### Unidad 3- Derechos reales

- 3.1 Derechos reales sobre medios de ejecución.
- 3.2 Gravámenes: Hipoteca y prenda.



Nota. Elaboración propia (2019)



## Introducción a la unidad

---



¿Qué entendemos por contrato de transporte? ¿Cuáles son los medios en los que se puede materializar? ¿Cuál es su regulación jurídica?

Esta es la primera unidad del programa. Aquí encontrarán las primeras nociones de la materia y las definiciones necesarias para su comprensión. Dentro del material de estudio encontrará referencias a las normas que rigen la materia. Parte de esa normativa integra el material de extensión. Se recomienda consultar siempre la normativa vigente para una mejor comprensión de la materia y del material.

### Objetivo/s de la unidad

- Identificar los elementos principales del concepto de transporte, sus fuentes, y medios técnicos de ejecución y las modalidades.

### Contenidos de la unidad

1

Concepto de transporte.

2

Clasificación según los ámbitos espaciales donde se desarrolla.

3

Transporte Sucesivo o Combinado. Transporte Multimodal.

#### Comenzar la unidad

Te invitamos a recorrer el contenido de la unidad.

[IR AL CONTENIDO](#)



## Tema 1: Concepto de transporte

---



Etimológicamente, la palabra transporte proviene de dos vocablos latinos: “trans” y “portare” que, respectivamente, significan “al otro lado” y “llevar”, entendiéndose entonces por transporte, la acción de llevar de un lado a otro, personas o cosas.

Podemos decir que, en general, el transporte es un sistema de medios para conducir personas o cosas de un lugar a otro.

El transporte cumple una función primordial, desde el punto de vista personal, social y económico, porque permite el traslado de personas o cosas con una cantidad indeterminada de fines, vitales para la existencia de la sociedad, constituyéndose en un elemento de elevada relevancia en los aspectos señalados.

El transporte puede constituir un mero hecho, como ocurre cuando una persona se transporta a sí misma, y eventualmente sus pertenencias. O puede ser una relación jurídica entablada por la existencia de un contrato.

### Contrato de Transporte



El Contrato de Transporte está definido en el artículo 1280 del Código Civil y Comercial de la Nación, cuando dice que “Hay contrato de transporte cuando una parte llamada transportista o porteador se obliga a trasladar personas o cosas de un lugar a otro, y la otra, llamada pasajero o cargador, se obliga a pagar un precio o flete”.

Para acceder a la norma completa:

ACCEDER A LA WEB

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (2014) Ley 26994. Código Civil y Comercial de la Nación. Aprobación. Recuperado en octubre de 2020 de:

<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/verNorma.do?id=235975>.

Respecto del transporte gratuito, el Código Civil y Comercial prevé que no esté regido por dicha norma, excepto que sea efectuado por un transportista que ofrece sus servicios al público en el curso de su actividad —art. 1282-

## Derechos del transporte



El Código de Comercio sustituido no contenía una definición de transporte, y solo hacía referencias a los elementos que caracterizan el contrato. Trataba los arts. 162 al 206 a los transportistas o acarreadores como agentes auxiliares del comercio, aunque indirectamente terminaba regulando el contrato de transporte



terrestre.

Cabe señalar que el Código Aeronáutico —Ley 17.285—, trata el transporte en el Título VI referido a la Aeronáutica Comercial, en tanto la Ley de la Navegación —Ley 20.094— se refiere al mismo a partir del artículo 259, cuando comienza a tratar el Transporte de Carga en General.

**Para acceder al Código Aeronáutico, sigan este enlace:**

ACCEDER A LA WEB

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (1998) Código Aeronáutico. Recuperado en octubre de 2021 de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/20000-24999/24963/textact.htm>.

**Pueden acceder a la Ley de La Navegación siguiendo este enlace:**

ACCEDER A LA WEB

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (1978) Ley de navegación. Recuperado en octubre de 2021 de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/40000-44999/43550/textact.htm>.

## Naturaleza Jurídica:

Si bien la definición del Código Civil y Comercial se refiere a “trasladar (...) de un lugar a otro”, debe entenderse que la responsabilidad del transportista se inicia cuando recepta la persona o la cosa y concluye al entregarlas sanas y salvas o en el estado en que fueron recibidas, respectivamente, y en el destino acordado, tal como establece el art. 1288 CCyC, cuando dice que “El transporte de personas comprende, además del traslado, las operaciones de embarco y desembarco.”

En ese aspecto, y atendiendo la obligación del transportista de entregar la cosa en igual estado al que la recibió o cuando se refiere a las personas, el deber que tiene respecto que estas lleguen sanas y salvas a destino, podemos decir que estamos enfrente de una locación de obra, y consecuentemente ante una obligación de resultado.

## Caracteres

- Bilateral, y a veces plurilateral.
- Consensual.
- Oneroso (aunque algunas legislaciones contemplan el transporte benévolo y al gratuito).
- Conmutativo
- De adhesión (Boleto de Pasaje)
- De tracto sucesivo.

## Plazo

---

**“El transportista debe realizar el traslado convenido en el plazo pactado en el contrato o en los horarios establecidos y, en defecto de ambos, de acuerdo a los usos del lugar en que debe iniciarse el transporte”, así refiere el artículo 1284 del CCyCN. Esto no es sino una concreta aplicación del art. 959 del mencionado código.**

El transportista asume la responsabilidad de finalizar el servicio en el plazo convenido, establecido y para ello debe actuar con el debido cuidado. El incumplimiento del plazo es responsabilidad del transportador, quien deberá reparar los daños previsibles ocasionados como consecuencia mediata e inmediata de su obrar negligente. Los arts. 1285, 1305 y 1307 CCyCN regulan los supuestos especiales del retardo en el transporte.

Si al contratar las partes no convinieron un horario, habrá que atenerse a los usos del lugar donde se inicie.

Cabe recordar, que el transporte podrá ser regular o irregular. Será regular cuando el mismo se efectivice con un itinerario y horario prefijado de forma permanente.

---

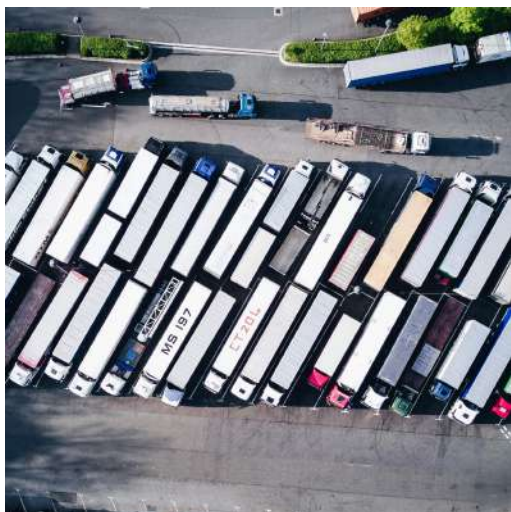
## Tema 2: Clasificación según los ámbitos espaciales donde se desarrolla

---



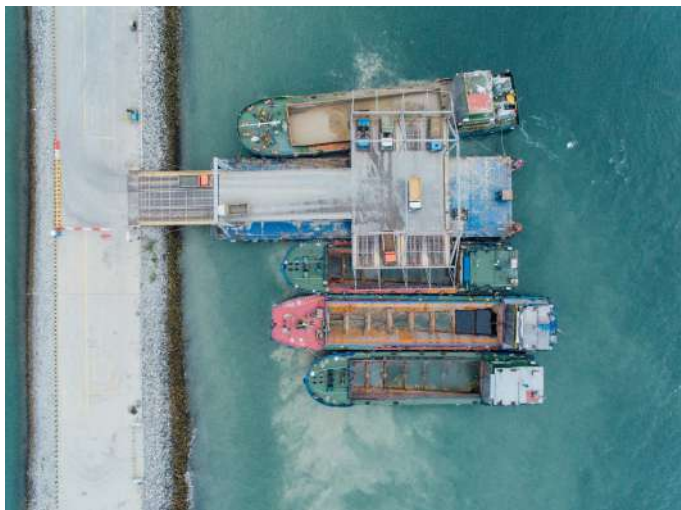
### Transporte Terrestre: —

Nacional o Internacional  
Por rutas Nacionales o Provinciales



### Transporte Marítimo: —

Nacional -de Cabotaje- o Internacional  
Marítimo, Fluvial o Lacustre



### Transporte Aéreo: —

Nacional -de Cabotaje- o Internacional



## Concepto de Automotor

Podemos definirlo como un vehículo destinado a circular por el suelo, equipado para el transporte de personas o cosas, provisto para su propulsión de una máquina generadora de fuerza, denominada motor.

El Decreto-Ley 6582/58 -Texto Ordenado por Decreto 1114/97, con las modificaciones posteriores introducidas por las Leyes Nros. 25.232, 25.345 y 25.677-, regula el régimen jurídico del automotor, si bien no lo conceptualiza, enumera una serie de vehículos que se consideran "automotores", tales como los "automóviles", "camiones", "tractores", inclusive los llamados "tractores para semirremolque", las "camionetas rurales", "jeeps", "furgones de reparto", "ómnibus", "microómnibus" y sus respectivos "remolques" y "acoplados". No es necesario que estos vehículos estén carrozados (art. 5°).

**Para leer el régimen jurídico del automotor, accedan a este enlace:**

ACCEDER A LA WEB

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (s.f.) Régimen jurídico del automotor. Recuperado en octubre de 2021 de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/35000-39999/38822/texact.htm>.

Más recientemente se han incluido en el sistema a las "maquinarias agrícolas", a las maquinarias viales y "todas aquellas que se autopropulsen".

Por ende, para nuestro derecho interno el automotor no necesita necesariamente de propulsión, tal es el caso de los remolques y acoplados, los cuales serán identificados en forma separada del vehículo que posee propulsión.

## Concepto de Buque

Este concepto, bajo diversas denominaciones y siempre unido a los progresos de la técnica de navegación, se fue desarrollando a lo largo de la historia para dar respuesta a las cuestiones jurídicas que plantea, como punto de referencia y concepto básico del Derecho Marítimo.

En el ámbito náutico estuvo muy discutida la acepción de la palabra buque, toda vez que la misma puede admitir diversas interpretaciones, según sea la esfera de tratamiento y el interés de la ciencia que la estudia.

En primer lugar, corresponde señalar que, en el derecho, existían dos conceptos básicos respecto del buque:

1. El restringido, que limitaba al buque según sus componentes, tenga propulsión o medios propios de gobierno, basándose en una definición evidentemente técnica
2. El amplio, que entendía al buque como una construcción flotante, destinada a navegar por agua, independientemente de sus componentes.

Determinar que esa construcción flotante sea o no buque tiene su importancia, toda vez que determina la legislación aplicable, la jurisdicción y competencia de los tribunales.

Por ello, y amén de las opiniones doctrinarias, en nuestro derecho la cuestión comenzó a ser dirimida en los autos "Sonaco (Soc. de Resp. Ltda.) c/Yacimientos Petrolíferos Fiscales", donde oportunamente la actora –Sonaco S.R.L.– reclamó porque la chata "Plaza Libertad" de su propiedad, en viaje del puerto de Gral. San Martín a Buenos Aires, a remolque del "Geertruida", con un cargamento de 1585 toneladas de trigo a granel varó el 6 de octubre de 1943, y fue embestida el 8 de octubre por el buque petrolero de la demandada "Presidente Figueroa Alcorta" a la altura del kilómetro 437 del Río Paraná, lo que provocó su naufragio.

**Pueden encontrar el texto del fallo mencionado haciendo clic aquí:**

ACCEDER A LA WEB

Cámara Nacional de Apelaciones en lo federal de Capital Federal (1947) Sonaco SRL c. Yacimientos Petrolíferos Fiscales. Recuperado en octubre de 2021 de:

<https://pdfslide.tips/documents/sonaco-c-ypf.html>.

Planteada la litis, en su sentencia definitiva, la Cámara Federal de la Capital, falló el 29 de diciembre de 1947, resolviendo que debe considerarse "buque" a toda embarcación destinada al servicio del transporte marítimo o fluvial..., y agrega que "no existe otra característica distintiva en nuestra legislación", por lo cual consideró al "Plaza Libertad" como un buque, y por ende consideró aplicables las normas previstas en el Código de Comercio. <sup>(1)</sup>

---

Es decir, el concepto amplio de buque fue el que primó en nuestra jurisprudencia y doctrina, y ello se vio reflejado en el texto normativo de la Ley de la Navegación -Ley Nº 20.094-, la cual lo define en su artículo 2 como: "Buque es toda construcción flotante destinada a navegar por agua". Vemos que al requisito de flotar se le adiciona el destino: navegar por agua.

El artículo citado define jurídicamente al buque y al artefacto naval, en tanto el artículo 154 determina los elementos que comprenden al buque.

Para clarificar este concepto, basta señalar que una embarcación incendiada que ha perdido su capacidad técnica de navegar, sigue siendo jurídicamente un buque si su propietario está decidido a repararla y volver a navegar con ella. Es el destino o la voluntad del titular de la cosa la que determina jurídicamente su condición de tal.



Otro ejemplo clásico, es señalar a la Fragata "Presidente Sarmiento", la cual fue declarada como Monumento Histórico Nacional e inaugurada como Buque Museo el 22 de mayo de 1964, a lo cual debemos realizar la siguiente pregunta: ¿es realmente un buque? Debemos señalar que no, pues su destino es simplemente ser un museo flotante.

**Para más información sobre la Fragata Sarmiento hagan clic aquí:**

ACCEDER A LA WEB

Buenos Aires Ciudad (2021) Buque museo Fragata Sarmiento. Recuperado en octubre de 2021 de: <https://www.buenosaires.gob.ar/buque-museo-fragata-sarmiento>.

Por lo tanto, lo que interesa respecto de la construcción flotante es su destino: "navegar por agua", entendiéndose como tal "el traslado de personas o cosas por agua".

Respecto del artefacto naval, la ley dice que "... Es cualquier otra construcción flotante auxiliar de la navegación, pero no destinada a ella, aunque pueda desplazarse sobre el agua en cortos trechos para el cumplimiento de sus fines específicos".

El artículo describe los elementos necesarios para que sea un artefacto naval:

1. Construcción Flotante, es decir, que se encuentra sobre el agua.
2. Auxiliar de la Navegación, pero no destinada a ella, esto es que coopera con la actividad navegatoria, pero no es su destino.
3. Puede desplazarse cortos trechos para el cumplimiento de su fin específico, es decir, el de auxiliar de la navegación.

En general se engloban a todas las otras construcciones flotantes que no son buques como artefactos navales, circunstancia que no refleja la realidad, pues tanto en el proyecto original como en la ley, el autor agregó como requisito indispensable que sea un auxiliar de la navegación.

Podemos imaginar cualquier construcción flotante, pero tiene que coadyuvar en la navegación por agua, como por ejemplo:

1. La Draga: es una construcción flotante que navega al solo efecto de ahondar y limpiar los puertos de mar y los ríos.
2. Las Grúas Flotantes: que se transportan para remover obstáculos o realizar determinadas operaciones de carga a otros buques.

## Concepto De Aeronave

La doctrina, en general, conceptualizó a la aeronave como un aparato apto para circular por el espacio aéreo, transportando personas y cosas.

Nuestro Código Aeronáutico —Ley N° 17.285— refiere en su artículo 36 que "Se consideran aeronaves los aparatos o mecanismos que puedan circular en el espacio aéreo y que sean aptos para transportar personas o cosas"

La Organización de Aviación Civil (OACI) da un concepto más amplio, y dice que una aeronave es "toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire, que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra", al no requerir que sea apta para transporte.



## Clasificación de las aeronaves

### en función del principio de sustentación

Las aeronaves se pueden tipificar en base a múltiples criterios de clasificación. Con el fin de tener un amplio conocimiento a estos efectos, a continuación se recogen una serie de clasificaciones que abarcan los criterios más estandarizados referentes a la distinción de los diversos tipos de aeronaves.

Las aeronaves pueden clasificarse en función del principio físico que produce su sustentación (aeróstatos y aerodinos):

- Aeróstatos: Son aquellas aeronaves más ligeras que el aire, caracterizadas por contener un fluido de menor densidad que el aire, como por ejemplo hidrógeno o helio. Fueron las primeras aeronaves en desarrollarse y se elevan de acuerdo con el principio de Arquímedes. En este grupo se engloban los dirigibles y los globos aerostáticos
- Aerodinos: Son aquellas aeronaves que son más pesadas que el aire. Para su elevación producen fuerzas aerodinámicas a través de superficies sustentadoras (alas). Estas aeronaves son las que han originado el desarrollo de los vehículos aéreos modernos. A su vez, los aerodinos se pueden clasificar en función del tipo de alas que poseen para producir su sustentación; la gran mayoría pertenecen a la categoría de aeronaves de ala fija, pero también existen aeronaves de alas giratorias (helicópteros), y algunas aeronaves con ala fija con geometría variable.

### en función del servicio que prestan

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. Por ello, sin perjuicio de quien es el titular registral, las aeronaves públicas son aquellas que están al servicio del poder público. Ejemplo de ello, podríamos mencionar el caso de las aeronaves comerciales que participaron en el conflicto bélico del Atlántico Sur en el año 1982.

## Naturaleza Jurídica de los vehículos de transporte

---

**Tanto los automotores, como los buques y aeronaves, son bienes muebles registrables. No hay cosas más muebles que las mencionadas, porque su funcionalidad y motivo de existencia está directamente relacionada con la capacidad que tienen para trasladarse de un lugar a otro.**

**El régimen de publicidad que permite a los terceros conocer la situación jurídica de dichos vehículos se perfecciona con la registración (Conf. arts. 1 y 7 del Decreto -Ley 6582/58 -to Decreto 1114/1997-, art. 155 de la Ley 20.094, y arts. 38 y 45 de la Ley 17285).**

### Individualización

A las aeronaves inscriptas en el Registro Nacional de Aeronaves se les asignarán marcas distintivas de la nacionalidad argentina y de matriculación. La nacionalidad y matrícula de las aeronaves civiles argentinas se identificarán mediante dos (2) grupos de letras o letras y números. El primero de los 2 grupos, compuesto por 2 letras, corresponderá a la nacionalidad conforme se dispone en los artículos siguientes. El segundo grupo, compuesto por letras o números restantes, deberá estar separado de la marca de nacionalidad por un guion y seguirá la matrícula individual de la aeronave. El Registro Nacional de Aeronaves tiene a su cargo la asignación de las marcas y matrículas y otorgará los documentos que las acrediten. Para ello, se adoptó las letras LQ como marca de nacionalidad argentina para las aeronaves públicas y las letras LV como marca de nacionalidad argentina para las aeronaves privadas. Las aeronaves prototipos, de experimentación o de ensayo, se identificarán con la marca de nacionalidad, separada por un guion seguido de una matrícula especial, consistente en una letra X mayúscula, acompañada del número de orden correspondiente.



**En tanto los buques se individualizarán en el orden interno y a todos los efectos legales, por su nombre, número, puerto de la matrícula y tonelaje de arqueo.**

El nombre del buque no puede ser igual al de otro buque de las mismas características, determinando la reglamentación la forma para su colocación en el casco, de manera que sea visible a terceros.

El número de matrícula del buque o artefacto naval es el de inscripción en el registro nacional de buques o en los registros jurisdiccionales que llevan las dependencias de la Prefectura.

Llevar las letras M (mercante), REY (Registro Especial de Yates) o el cuatrigrama de letras que sintetizan la dependencia de inscripción (ej.: ROSA por Rosario, SISI por San Isidro, etc.)

Los buques deben ostentar en lugar visible la bandera nacional, su nombre, puerto y número de matrícula.

El arqueo de los buques lo efectúa la autoridad marítima, y corresponde al cálculo de los espacios cerrados del buque medidos en Tonelada Moorsom, la cual es equivalente a 2.83 m<sup>3</sup> (es igual a 100 pies cúbicos), es una unidad de volumen

Puede ser Tonelada de Arqueo Total o Neto (espacio de carga).

## Artefacto naval

Según la propia Ley de Navegación, es cualquier otra construcción flotante auxiliar de la navegación, pero no destinada a ella, aunque pueda desplazarse sobre el agua en cortos trechos para el cumplimiento de sus fines específicos.

Es decir, no podemos decir que todo lo que no es buque es un artefacto naval, sino solo aquellas construcciones flotantes que cumplen los siguientes requisitos:

- Auxiliar de la navegación pero no destinada a ella
- Aunque pueda desplazarse sobre el agua en cortos trechos para el cumplimiento de sus fines específicos.

Tenemos como ejemplo las grúas flotantes y las dragas.

## Vehículos Aéreos No Tripulados

Un **vehículo aéreo no tripulado** (VANT), UAV (del inglés unmanned aerial vehicle) o comúnmente **dron**, es una aeronave que vuela sin tripulación. Un VANT es un vehículo sin tripulación reutilizable, capaz de mantener de manera autónoma un nivel de vuelo controlado y sostenido, y propulsado por un motor de explosión, eléctrico o de reacción.

El diseño de los VANT tiene una amplia variedad de formas, tamaños, configuraciones y características.

Existen VANT de usos tanto civiles como comerciales, pero sus primeros usos fueron en aplicaciones militares, en este caso llamados Vehículos Aéreos de Combate No Tripulados –UCAV en sus siglas en inglés—. Los misiles de crucero no son considerados VANT, ya que aunque son vehículos no tripulados y a veces guiados remotamente, el propio vehículo del misil es un arma no reutilizable. En ese sentido, las aeronaves controladas remotamente (aeronaves radiocontroladas o aeronaves R/C) no se consideran como VANT, al no ser sistemas autónomos que puedan operar sin intervención humana durante su funcionamiento en la misión, es decir, pueden despegar, volar y aterrizar automáticamente.

Históricamente surgen como aviones pilotados remotamente o **drones**, aumentando a diario el empleo del control autónomo de los VANT. Existen dos variantes: los controlados desde una ubicación remota, y aquellos de vuelo autónomo a partir de planes de vuelo preprogramados a través de automatización dinámica.

En el derecho se los admite como una aeronave, así la OACI (Organización de Aviación Civil) lo ha entendido como también en el orden interno, la ANAC (Administración Nacional de Aviación Civil).

**Esta última institución establece la necesidad de su registración:**

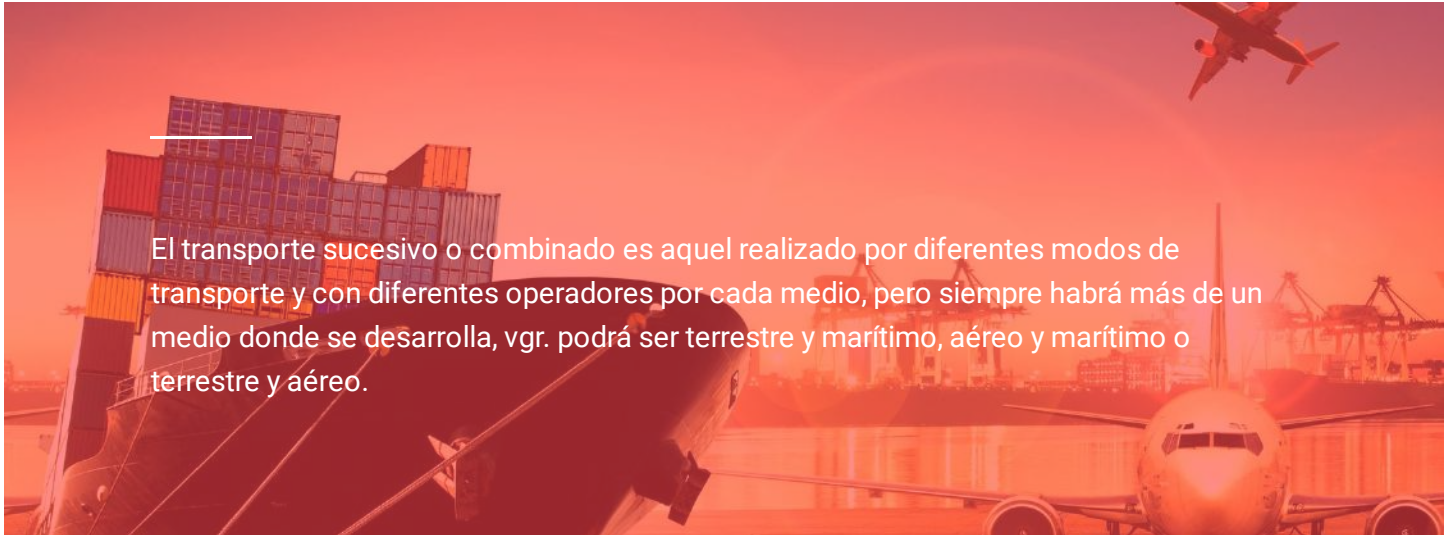
ACCEDER A LA WEB

Ministerio de Transporte (2021) VANT/SVANT. Recuperado en octubre de 2021 de: <https://www.argentina.gob.ar/anac/vant-svant>.

---

## Tema 3: Transporte Sucesivo o Combinado. Transporte Multimodal

---



El transporte sucesivo o combinado es aquel realizado por diferentes modos de transporte y con diferentes operadores por cada medio, pero siempre habrá más de un medio donde se desarrolla, vgr. podrá ser terrestre y marítimo, aéreo y marítimo o terrestre y aéreo.

Este modo de transporte es cada uno de los distintos sistemas de porte de mercaderías por vía acuática, aérea, carretera o ferroviaria, excluidos los meramente auxiliares.

El transporte multimodal es la articulación entre diferentes modos de transporte a fin de realizar más rápida y eficazmente las operaciones de trasbordo de materiales y mercancías (incluyendo contenedores, palets o artículos similares utilizados para consolidación de cargas). El transporte multimodal es aquel en el que son necesarios más de un tipo de vehículo para transportar la mercancía desde su lugar de origen hasta su destino final.

Generalmente, el transporte multimodal es efectuado por un operador de transporte multimodal, quien celebra un Contrato de Transporte Multimodal y asume la responsabilidad de su cumplimiento en calidad de porteador.

---

**El transporte multimodal se define como el transporte de mercancías utilizando, por lo menos, dos medios de transporte diferentes bajo un único contrato de transporte, desde un punto en un país, donde el operador de transporte multimodal se encarga de la mercancía, hasta el punto designado para la entrega situado en un país diferente. Un ejemplo: cargar la mercancía en camiones que la llevarán hasta el tren para después entregarla en un puerto y embarcarla por vía marítima.**

Cada operador es responsable por su trayecto, y en cada sector del trayecto se aplica la normativa correspondiente al mismo, es decir, que si ocurre un problema con el transporte durante su trayectoria en tierra se aplicará el Código Civil y Comercial de la Nación, en el aire el Código Aeronáutico y en agua la Ley de la Navegación.



El Transporte multimodal de mercaderías es aquel que se realiza en virtud de un contrato de transporte multimodal utilizando como mínimo, dos modos diferentes de porteo a través de un solo operador, que deberá emitir un documento único para toda la operación, percibir un solo flete y asumir la responsabilidad por su cumplimiento, sin perjuicio de que comprenda además del transporte en sí, los servicios de recolección, unitarización o desunitarización de carga por destino, almacenada, manipulación o entrega al destinatario, abarcando los servicios que fueran contratados en origen y destino, incluso los de consolidación y desconsolidación de las mercaderías, cumplimentando las normas legales vigentes.



El operador de transporte multimodal o su representante, deberá emitir un documento de transporte multimodal, dentro de las veinticuatro (24) horas de haber recibido la mercadería para el transporte, contra la devolución de los recibos provisorios que se hubieran suscrito. La emisión del documento de transporte multimodal no impedirá que se extiendan además otros documentos relativos al transporte o a servicios que se podrán prestar durante la ejecución del transporte multimodal, pero tales documentos no reemplazan al documento de transporte multimodal.

En el documento se pueden expresar reservas fundadas, cuando tenga sospechas razonables respecto a la exactitud de la descripción de la carga (marcas, números, cantidades, peso, volumen o cualquier otra identificación o descripción de las mercaderías que pudiera corresponder) hecha por el expedidor, o cuando la mercadería o su embalaje no presentaren adecuadas condiciones físicas de acuerdo con las necesidades propias de la mercadería y las exigencias legales de cada modalidad a ser utilizada en el transporte.

En tanto, son válidas entre el expedidor y el operador de transporte multimodal las cartas de garantías respecto de la mercadería declarada en el documento, extendidas por el primero, pero no pueden ser opuestas a terceros de buena fe. Dichas Cartas de Garantía evitan la inserción de reservas que limitan la circulación del Documento de Transporte Multimodal.

Son nulas las cartas de garantías que se emitan para perjudicar los derechos de un tercero o que contengan estipulaciones prohibidas por la ley.

La principal característica es el ámbito de aplicación temporal de la ley.

La responsabilidad del operador de transporte multimodal se extiende desde que recibe la mercadería bajo su custodia por sí o por la persona destinada al efecto y finaliza una vez verificada la entrega al receptor, de conformidad con el contrato de transporte multimodal, las leyes y los usos y costumbres imperantes en el lugar de entrega.

Extensión de la responsabilidad: El operador de transporte multimodal será responsable por las acciones u omisiones de sus empleados o agentes en el ejercicio de sus funciones o de cualquier otra persona cuyos servicios tenga contratados para el cumplimiento del contrato.

En caso de pérdida, daño o demora en la entrega, el operador de transporte multimodal será responsable de la pérdida total o parcial, del daño de la mercadería o la demora, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o la demora, se produjo cuando la mercadería estaba bajo su custodia.

En el nuestro país se aplica la Ley 24.921 para el transporte multimodal, la cual tomó sus bases del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, firmado en Ginebra el 24 de mayo de 1980.

**Pueden consultar la Ley 24.921 en**

ACCEDER A LA WEB

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (1998) Ley 24921. Transporte multimodal de mercaderías. Recuperado en octubre de 2021 de:

<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/45000-49999/48356/texact.htm>.

---

## Cierre de unidad

¿Qué entendemos por contrato de transporte? ¿Cuáles son los medios en los que se puede materializar? ¿Cuál es su regulación jurídica?

Podemos decir que, en general, el transporte es un sistema de medios para conducir personas o cosas de un lugar a otro.

El transporte cumple una función primordial, desde el punto de vista personal, social y económico, porque permite el traslado de personas o cosas con una cantidad indeterminada de fines, vitales para la existencia de la sociedad, constituyéndose en un elemento de elevada relevancia en los aspectos señalados. El Contrato de Transporte está definido en el artículo 1280 del Código Civil y Comercial de la Nación, cuando dice que “Hay contrato de transporte cuando una parte llamada transportista o porteador se obliga a trasladar personas o cosas de un lugar a otro, y la otra, llamada pasajero o cargador, se obliga a pagar un precio o flete”.

El transporte puede clasificarse en terrestre, aéreo y marítimo.

### Bibliografía


#### de lectura obligatoria

- Folchi, M. O. y Cosentino, E. T. (1977). *Derecho Aeronáutico y transporte aéreo*. Buenos Aires, Astrea.
- González Lebrero, R. A.(2000). *Manual de Derecho de la Navegación*. Buenos Aires: Depalma
- Lena Paz, J. A. (1975). *Compendio de Derecho Aeronáutico*, 4.<sup>a</sup>. edición. Buenos Aires: Plus-Ultra.
- Soler Aleu, A. (1980). *Transporte Terrestre; Mercaderías y Personas, su régimen jurídico*. Buenos Aires: Universidad.
- Videla Escalada, F. (1976). *Derecho Aeronáutico*, Buenos Aires: Victor P. de Zavalía.



## Introducción a la unidad

---



¿Cuáles son los organismos técnicos que intervienen en la temática del transporte?

### Objetivos de la unidad

- Reconocer la importancia de la regulación del transporte y el rol activo que juegan los actores nacionales e internacionales.
- Conocer sus regulaciones y funcionamiento.

### Contenidos de la unidad

1 Organismos Técnicos Nacionales e Internacionales

2 Prefectura Naval Argentina.

#### Comenzar la unidad

Te invitamos a recorrer el contenido de la unidad.

[IR AL CONTENIDO](#)

## Tema 1: Organismos Técnicos Nacionales e Internacionales

---



---

**La Organización Marítima Internacional (OMI, en inglés IMO)** es un organismo especializado de las Naciones Unidas que promueve la cooperación entre Estados y la industria de transporte para mejorar la seguridad marítima y para prevenir la contaminación marina.

Para conocer la Organización Marítima Internacional, pueden entrar a su página:

ACCEDER A LA WEB



---

**Sus primeras reuniones datan de 1959. Originalmente, tenía carácter consultivo, por lo que se la conocía como OCMI (Organización Consultiva Marítima Internacional) o IMCO por sus siglas en inglés y sus recomendaciones eran de carácter optativo.**

**La organización fue creada por el Convenio de 6 de marzo de 1948 constitutivo de la Organización Marítima Internacional y tiene sede en la ciudad de Londres, Inglaterra.**

Para conocer la historia de la OMI, consulte:

ACCEDER A LA WEB

Organización Marítima Internacional (2020) Breve reseña histórica de la OMI. Recuperado en octubre de 2021 de: <https://www.imo.org/es/About/HistoryOfIMO/Paginas/Default.aspx>.

## Funciones

Entre las principales funciones, se destacan la de dar recomendaciones y promover la elaboración de convenios aplicables a los buques abanderados en los Estados parte del organismo.

Las disposiciones de los Convenios son de cumplimiento obligatorio de los Estados parte, y estos a su vez, si lo desean les llega el compromiso de hacer efectiva esas disposiciones a bordo de los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón.

Cada Convenio tiene un ámbito de aplicación específico y si bien en grandes rasgos puede afirmarse que se aplica a los buques dedicados al tráfico internacional.

Los principales convenios y otros instrumentos jurídicos son:

- Convenio SOLAS (Seguridad de la Vida Humana en el Mar)
- Convenio internacional sobre líneas de carga
- Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques 1969.
- Convenio MARPOL (Contaminación del mar).
- Reglamento internacional para prevenir los abordajes en el mar de 1972.
- Convenio SAR.
- Convenio Internacional sobre Preparación, Respuesta y Cooperación contaminación por hidrocarburos.
- Código IMDG, que es de carácter obligatorio desde 2003.

## Organización

La Organización estará constituida por una Asamblea, un Consejo, un Comité de Seguridad Marítima, un Comité Jurídico, un Comité de Protección del Medio Marino, un Comité de Cooperación Técnica, un Comité de Facilitación y los órganos auxiliares que la organización juzgue necesario crear en cualquier momento, y una Secretaría

Podemos ver la organización de la OMI aquí:

ACCEDER A LA WEB

Organización Marítima Internacional (2020) Estructura de la OMI. Recuperado en octubre de 2021 de: <https://www.imo.org/es/About/Paginas/Structure.aspx>.

**La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) (en inglés International Civil Aviation Organization, ICAO)** es una agencia de la Organización de las Naciones Unidas, que creada en 1944 por el Convenio Internacional sobre Aviación Civil de Chicago (EEUU) para estudiar los problemas de la aviación civil internacional y promover los reglamentos y normas únicos en la aeronáutica mundial.

Para conocer el funcionamiento de este organismo especializado de la Naciones Unidas, pueden acceder a este sitio:

ACCEDER A LA WEB

Organización de Aviación Civil Internacional (s.f.) [https://www.icao.int/EURNAT/Pages/ES/welcome\\_ES.aspx](https://www.icao.int/EURNAT/Pages/ES/welcome_ES.aspx)

## Funciones:

- 1 Lograr el progreso seguro y sistemático de la aviación civil internacional en todo el mundo.
- 2 Fomentar la técnica de la construcción y utilización de aeronaves para fines pacíficos.
- 3 Estimular el desarrollo de aerovías, aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea empleados en la aviación civil internacional.
- 4 Facilitar los transportes aéreos seguros, regulares, eficaces y económicos que necesiten los pueblos del mundo.
- 5 Evitar el despilfarro económico producido por la competencia excesiva.
- 6 Asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado miembro tenga la oportunidad equitativa de explotar los servicios de transportes aéreos internacionales.
- 7 Evitar que se den preferencias a ciertos Estados contratantes.
- 8 Aumentar la seguridad de los vuelos en la navegación aérea internacional.
- 9 Fomentar en general el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos.

## Organización:

El órgano supremo de la OACI es la Asamblea, y el órgano ejecutivo el Consejo (formado por treinta y seis estados); ambos tienen su sede en Montreal (Canadá) y a nivel europeo en París. En la Asamblea están representados todos los Estados contratantes de la OACI.

En sus reuniones se examina la labor realizada por la Organización en el ámbito técnico, jurídico, económico y de asistencia técnica, y se fijan las directrices de los trabajos futuros de los demás órganos de la OACI. Esta asamblea se celebrará al menos una vez cada tres años.

El Presidente del organismo es elegido por el Consejo, y también posee su propia Secretaría, dirigida por un Secretario General designado por el Consejo. También tiene varios Comités permanentes, como el Comité Jurídico, el Comité de Ayuda Colectiva para los servicios de navegación aérea, entre otros.

## Publicidad



La publicidad registral consiste en el conjunto de sistemas a través del cual se puede obtener información sobre los bienes muebles o inmuebles o sobre las personas en general, permitiendo a la comunidad acceder a la información contenida en los Registros

Podemos ahondar más en este concepto en:

ACCEDER A LA WEB

Ahumada, D. (1998) Apuntes sobre publicidad registral. (Especialmente sobre el acceso a la publicidad). Revista Notarial de Córdoba. Colegio de Escribanos de la Provincia de Córdoba. Revista N° 75. Recuperado en octubre de 2021 de: <http://escribanos.org.ar/notarial/wp-content/uploads/2015/07/RNCba-75-1998-04-Doctrina.pdf>.

El Registro Nacional de Buques es la autoridad de aplicación en materia de publicidad registral en el ámbito naval. En virtud del principio registral de inscripción, como registro jurídico de cosas; cumple dos funciones claramente diferenciadas pero intrínsecamente ligadas entre sí, por un lado la matriculación y por el otro, el registro.

## Inducción a la OMI



**ME UII OMI.pdf**

1.9 MB



Organización Marítima Internacional (2016). Inducción a la OMI.

## Tema 2: Prefectura Naval Argentina

---



---

La Prefectura Naval Argentina (PNA) es una fuerza de seguridad argentina, cuya misión y funciones se definen en la Ley N° 18.398. Actualmente, se encuentra bajo jurisdicción del Ministerio de Seguridad, y es encargada de la protección de todas las vías navegables interiores y del Mar Argentino; haciendo garantizar la navegación y las vidas humanas, amén de ello cumple funciones policiales y actúa como auxiliar de la Justicia.

Para conocer más sobre la misión y funciones de la Prefectura Naval Argentina, pueden consultar la siguiente página:

[ACCEDER A LA WEB](#)

## Registro Nacional de Buques

El Registro Nacional de Buques, creado por el Decreto-Ley 18.300/56, bajo la órbita de la Prefectura Naval Argentina, con el nombre de Registro General de la Propiedad Naval, y es la autoridad de aplicación en materia de publicidad registral en el ámbito naval.

Su actual Ley Orgánica es la 19.170 y está reglamentada por la Ordenanza Marítima 9/02, conforme a lo dispuesto por el artículo 46, por el cual se delegó esa facultad en el Prefecto Nacional Naval.

**Para leer la norma, consulten esta página:**

ACCEDER A LA WEB

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (1971) Registro nacional de buques. Ley N° 19.170. Recuperado en octubre de 2021 de:

<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/60000-64999/63207/norma.htm>.

Este Registro Nacional, en virtud del principio registral de inscripción, como registro jurídico de cosas, cumple dos funciones claramente diferenciadas, pero intrínsecamente ligadas entre sí, por un lado, la matriculación y por el otro, el registro.

La matriculación, cuya obligatoriedad surge de la ley 19.170, artículo 1, inciso a); artículo 6 y demás legislación concordante, resulta indispensable para estructurar el sistema registral dominial, que funciona sobre la base del folio real; y tiene por objeto dotar al buque y al artefacto naval de nacionalidad argentina, otorgarle el uso del pabellón, así como ponerlos bajo el amparo de la legislación nacional.

El registro se realiza sobre la base de la matriculación y consiste en la inscripción del dominio y sus afectaciones; ya sea que provengan de derechos reales de garantía, derechos reales de disfrute, derechos personales (en los casos que la ley lo determina), o medidas cautelares; en aras de asegurar el tráfico jurídico.

El registro se vincula con el poder de Policía de Seguridad de la Navegación y se rige por normas de Derecho Público de la Navegación, mientras que la registración es el ejercicio del poder de Policía de Propiedad por parte del Estado y las normas que la regulan integran el Derecho Privado de la Navegación.

Tan importante es el acto jurídico de la matriculación que, conforme al ya citado artículo 51 de la Ley de la Navegación, le confiere nacionalidad al buque matriculado, lo que torna inadmisibles la posibilidad de una doble bandera.

El Registro es de tipo DECLARATIVO, y pueden anotarse buques contruidos o en construcción, como también sus motores.

Emite los documentos necesarios para acreditar la situación dominial de los buques y artefactos navales inscriptos, como también las medidas que impidan o la transmisión del dominio o graven a los mismos.

## Administración Nacional De Aviación Civil (Anac)





La Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), Autoridad Aeronáutica de la República Argentina, es un organismo descentralizado dependiente del Ministerio de Transporte de la Nación, cuya misión consiste en Normar, Regular y Fiscalizar la aviación civil Argentina, optimizando niveles de Seguridad Operacional, en el espacio aéreo, aeropuertos y aeródromos de todo el país.

**Pueden acceder a la página de la ANAC, para ampliar la información:**

ACCEDER A LA WEB

Administración Nacional de Aviación Civil (2021) Administración Nacional de Aviación Civil. Recuperado en octubre de 2021 de: <https://www.argentina.gob.ar/anac>.

## Organización

El Organismo fue creado en 2009 al pasar a la órbita civil las funciones que venía cumpliendo el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina y la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial dependiente hasta el 2012 del Ministerio de Planificación Federal, pasando a depender a partir de ese año del Ministerio del Interior y Transporte.

## Funciones

La ANAC tiene como acciones principales la de intervenir en la elaboración de proyectos normativos vinculados a la materia de su competencia, en las áreas de aeródromos, mercancías peligrosas, peligro aviario y sanidad aeroportuaria; como así también, la de implementar programas y proyectos de diseño relacionados

con la construcción y el adecuado mantenimiento de la infraestructura aeronáutica nacional, con el propósito de garantizar la seguridad de las operaciones aéreas.

Además, se ocupa de las rutas aéreas y del control sobre la totalidad de las aeronaves que surcan el espacio aéreo nacional.

En tanto que la vigilancia y custodia del Espacio Aéreo soberano ante la invasión de aeronaves extranjeras u objetos no identificados en los radares, es función meramente militar de la Fuerza Aérea Argentina.

## Registro Nacional de Aeronaves

**Mediante el Decreto 4907/73, se reglamentó el Título IV, Capítulo IV del Código Aeronáutico de la Nación (Ley N° 17.285), referente a la Institución y funciones del Registro Nacional de Aeronaves, que es llevado por la ANAC.**

**El Registro Nacional de Aeronaves efectúa la toma de razón y las inscripciones o anotaciones de derechos, resoluciones, contratos y demás actos y hechos jurídicos referentes a aeronaves y/o sus motores, y a sus propietarios y explotadores**

**El Registro otorgará la matrícula nacional argentina a las aeronaves que reúnan las condiciones establecidas en el Código Aeronáutico y en las leyes y normas que lo complementen.**

**No podrá inscribirse acto o contrato alguno que modifique, extinga o transfiera derechos en relación con una aeronave o motores de aviación, sin previa obtención del certificado del registro en el que consten las condiciones de dominio y gravámenes sobre el bien, como así también acerca de la existencia de inhibiciones del titular de la inscripción.**

**El registro expide testimonios y copias autenticadas de los documentos en donde consten los actos o hechos que se inscriban o anoten, con una nota que exprese la inscripción o anotación que se haya hecho, su fecha y su matrícula, suscripta por el jefe del registro o funcionario autorizado.**

**La nacionalidad y matrícula de las aeronaves civiles argentinas se identificarán mediante 2 grupos de letras o letras y números. El primero de los dos grupos, compuesto por 2 letras, corresponderá a la nacionalidad conforme a lo que se dispone en los artículos siguientes. El segundo grupo, compuesto por letras o números restantes, deberá estar separado de la marca de nacionalidad por un guión y seguirá la matrícula individual de la aeronave. El registro tendrá a su cargo la asignación de las marcas y matrículas y otorgará los documentos que las acrediten.**

**Las letras "LQ" como marca de nacionalidad argentina para las aeronaves públicas y las letras "LV" como marca de nacionalidad argentina para las aeronaves privadas.**

Las aeronaves prototipos, de experimentación o de ensayo, se identifican con las marcas de nacionalidad, separada por un guion seguido de una matrícula especial, consistente en una letra "X" mayúscula, acompañada del número de orden correspondiente.

El registro toma razón de las medidas cautelares y restricciones al dominio sobre las aeronaves o sus motores (embargos, hipotecas, etc)

Podemos leer la normativa en:

ACCEDER A LA WEB

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (1973) Decreto N° 4907. Registro Nacional de Aeronaves. Recuperado en octubre de 2021 de:

<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/60000-64999/63206/norma.htm>.

## Registro Nacional de Propiedad Automotor y Créditos Prendarios

Es llevado por la **Dirección Nacional de Registro del Automotor y Créditos Prendarios (DNRPA)**. Es un organismo dependiente del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, cuya misión es regular todo lo concerniente a la inscripción de la propiedad de los automotores, sus trámites posteriores y a los créditos prendarios.

Para conocer más, podemos ir a la fuente:

ACCEDER A LA WEB

Ministerio de Justicia y derechos Humanos (2021) Dirección Nacional de Registro del Automotor y Créditos Prendarios. Recuperado en octubre de 2021 de:

[https://www.dnrpa.gov.ar/portal\\_dnrpa/](https://www.dnrpa.gov.ar/portal_dnrpa/).

## Organización y Funciones

En el año 1958 se sanciona el Régimen Jurídico del Automotor bajo el Decreto Ley N° 6582/58, el cual fue modificado con el paso del tiempo por diversas leyes. Contiene 7 títulos en total.

En el Título I habla de los automotores y la transmisión de los mismos, el Título II hace mención a los Registros, su poder, funcionamiento, trámites y aranceles, inscripciones, transferencias, embargos, etc.

El Título III es específico "Del Título del Automotor" y los datos que contendrá, cédulas y de la pérdida, extravío o destrucción del mismo. El Título IV trata de "La identificación de los automotores". El Título V son las Disposiciones Generales; el Título VI de las Disposiciones Penales; el Título VII sobre las Disposiciones Complementarias.

Dispone sobre la autoridad de la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de Propiedad del Automotor (DNRPA) y sus facultades, entre ellas dictar normas, fijar aranceles por los servicios que prestan los Registros Seccionales, intervenir los mismos, etc.

Además, establece sobre la designación de los Encargados de los Registros Seccionales, sus suplentes y requisitos para el cargo. Sobre la verificación física del automotor, la documentación en general de los automotores, del carácter público de los Registros y el recurso para impugnar las decisiones de los Encargados de Registros.

En este Registro, a diferencia de los de buques y aeronaves, es CONSTITUTIVO del derecho de propiedad del automotor.

Posteriormente, mediante el Decreto 335, aprobado el 3 de marzo de 1988 se dictó la "Reglamentación del Régimen Jurídico Registral de la Propiedad del Automotor" que contiene 24 artículos en total.

Se constituye la transferencia de dominio del automotor, moto o maquinaria agrícola, vial o industrial inscriptos y el alta de los vehículos nuevos.

---

## Cierre de unidad

---



¿Cuáles son los organismos técnicos que intervienen en la temática del transporte?

**Los organismos a nivel internacional son: OMI y OACI.**

**A nivel nacional veremos Prefectura Naval Argentina, Administración Nacional de Aviación Civil y Registro Nacional de la Propiedad Automotor.**

### Material didáctico

- Información legislativa: decreto N° 1114/97. Decreto sobre el régimen jurídico del automotor.



**ME UI y UII LEY DE NAVEGACION.pdf**

743.9 KB



## Introducción a la unidad

---



¿Cuáles son los modos de adquirir el dominio de buques, aeronaves y automotores?

En esta unidad se estudiarán los modos de adquisición de dominio sobre automotores, buques y aeronaves, haciendo especial hincapié en lo establecido por la Ley de la Navegación.

### Objetivo/s de la unidad

- Identificar la regulación del Código Civil y Comercial sobre los derechos reales. Reconocer los modos regulados de adquisición del dominio de los buques, las aeronaves y el automotor.

### Contenidos de la unidad

- 1 Derechos reales sobre medios de ejecución.
- 2 Gravámenes: Hipoteca y prenda.

#### Comenzar la unidad

Te invitamos a recorrer el contenido de la unidad.

[IR AL CONTENIDO](#)



## Tema 1: Derechos reales sobre medios de ejecución: diferentes modos de adquirir el dominio

---



---

Conforme el Código Civil y Comercial de la Nación, el "derecho real es el poder jurídico, de estructura legal, que se ejerce directamente sobre su objeto, en forma autónoma y que atribuye a su titular las facultades de persecución y preferencia, y las demás previstas en este Código".

La regulación de los derechos reales es de orden público. Ella se basa en el carácter dual atribuidos a los derechos reales: las personas (sujeto titular del derecho de usar, gozar y disponer) y las cosas (objeto material sobre el cual se ejerce el derecho).

El derecho real se ejerce sobre la totalidad o una parte material de la cosa que constituye su objeto, por el todo o, por una parte, indivisa.

El objeto también puede consistir en un bien taxativamente señalado por la ley.

La regulación de los derechos reales en cuanto a sus elementos, contenido, adquisición, constitución, modificación, transmisión, duración y extinción es establecida solo por la ley. Es nula la configuración de un derecho real no previsto en la ley, o la modificación de su estructura.

En la enumeración el primer Derecho Real es el DOMINIO

(Cfr. arts. 1882 a 1887 del Código Civil y Comercial de la Nación)

## Diferentes modos de adquirir el DOMINIO

### Originaria: —

Se dice que la adquisición es originaria cuando se realiza sin mediar relación alguna con un antecesor jurídico; la cosa cuya propiedad se adquiere no se recibe de otra persona porque carece de dueño -Res nullus- como ocurre en los diversos casos de ocupación, pero también en los supuestos de construcción.

Los modos derivados o derivativos, son aquellos en los cuales la eficacia de la adquisición arranca de un acto de disposición del precedente titular, aquellos en los cuales hay transmisión de la propiedad, que antes pertenecía a alguien, a la persona que la transmite, como por ejemplo: en el contrato de compraventa.

## El dominio en los buques

Los buques son bienes registrables y se encuentran sometidos al régimen jurídico de la Ley de la Navegación, conforme el orden de prelación normativo del artículo 1.

Todos los actos constitutivos, traslativos o extintivos de la propiedad o de otros derechos reales de un buque de diez (10) toneladas o más arqueos totales, o sobre una o más de sus partes en copropiedad naval, deben hacerse por escritura pública o por documento privado autenticado, bajo pena de nulidad.

Tratándose de un buque de matrícula nacional, cuando los referidos actos se realicen en el extranjero deben hacerse por instrumento otorgado por el cónsul argentino respectivo, quien remitirá testimonio autorizado de aquel al Registro Nacional de Buques.

## Algunos modos de adquirir el dominio

- **LA COMPRAVENTA**

La venta privada de un buque, su propiedad se transfiere al comprador con todos los privilegios que lo graven.

Los buques pueden ser vendidos con pacto de retroventa o de reventa.

- **LA PRESCRIPCIÓN ADQUISITIVA COMO FORMA DE ADQUIRIR EL DOMINIO**

La adquisición de un buque con buena fe y justo título, prescribe la propiedad por la posesión continua de tres (3) años. Si faltase alguna de las referidas condiciones, la prescripción se opera a los diez (10) años.

Las disposiciones de esta Sección son aplicables a los artefactos navales, en lo que fuere pertinente.

La copropiedad naval se rige por las disposiciones del condominio en todo lo que no esté modificado en esta Sección. Las mismas disposiciones se aplicarán a la copropiedad de artefactos navales.

## La construcción de buques

Es una forma originaria de adquirir el DOMINIO.

La Ley de Navegación dispone que el contrato de construcción de un buque de diez (10) toneladas o más de arqueo total, su modificación y rescisión, deben hacerse por escrito bajo pena de nulidad.

El contrato de Construcción es en general entre el Astillero o Constructor y el Propietario o Comitente.

El contrato de construcción, así como su rescisión o cualquier modificación de orden técnico o jurídico que se introduzca en él, solo pueden hacerse valer contra terceros que hayan adquirido derechos sobre el buque, después de haberse inscripto en la sección especial del Registro Nacional de Buques.

La falta de inscripción del contrato implica la presunción de que el buque es construido por cuenta del constructor.

Salvo pacto en contrario, el buque es propiedad del comitente a partir de la colocación de la quilla o del pago de cualquiera de las cuotas, y este derecho puede hacerse valer contra terceros, siempre que se hubiese cumplido con la inscripción prevista en el artículo precedente.

## El Aabandono de buques y aeronaves o sus restos náufragos

El artículo 17 de la Ley de la Navegación establece que 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	B
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.	

A	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.	

En estos supuestos, la Prefectura Naval Argentina intimará 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, fijando plazo para su iniciación, que no será menor de DOS (2) meses ni mayor de CINCO (5) meses, así como el tiempo total para su ejecución, contemplando las condiciones y particularidades del caso.

Si vencido el plazo fijado precedentemente, la extracción, demolición, desguace, remoción o traslado a un lugar autorizado no se hubiera producido, se considerará 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.

La Autoridad Marítima podrá llevar adelante las operaciones con medios propios, o mediante acto licitatorio, si fuera necesario.

El caso señalado corresponde a un abandono tácito que resulta de una presunción legal en favor del Estado.

Tenemos que tener presente que el abandono del propietario del Buque o Aeronave puede ser realizado a favor del Estado o de la Compañía Aseguradora.

En tanto, el abandono expreso opera cuando el propietario se presente, bien sea ante la Cia. de Seguros y esta le exija el abandono a su favor para proceder al pago de la indemnización, o cuando el propietario de un buque, artefacto naval, o aeronave comprendido por el artículo 17 pretenda 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.



Podemos resumir que los efectos pueden ser DECLARATIVOS o CONSTITUTIVOS de los Derechos.

El único registro constitutivo de la propiedad de un bien registrable en la República Argentina es el Registro de la Propiedad Automotor y Créditos Prendarios.

Para ampliar requisitos y condiciones se puede consultar:

ACCEDER A LA WEB

Ministerio de Seguridad (2021) Transferencia de dominio. Recuperado en octubre de 2021 de: <https://www.argentina.gob.ar/transferencia-de-dominio>.

## Créditos Privilegiados

Son los que, en el orden de preferencia legal previsto cuando hay concurrencia de créditos, gozan de prioridad para ser satisfechos con cargo al activo del deudor común. El orden tradicional de preferencia establece que, en primer lugar, se pague los créditos amparados con garantía real. En segundo lugar, los créditos que tienen privilegio sobre objetos determinados del patrimonio del deudor. En tercer término, los créditos privilegiados respecto a todo el patrimonio del deudor. Por último, y ya fuera del concepto de los créditos privilegiados, los créditos ordinarios o créditos quirografarios. Mientras los del primer grupo son créditos ejercitables con independencia de quién sea el propietario o poseedor de la cosa gravada, los de los dos siguientes grupos son créditos de carácter exclusivamente personal. En consecuencia, los créditos con privilegio general o especial, y aunque tienen señalado un determinado objeto del patrimonio del deudor para que su valor se destine en primer lugar al pago correspondiente, no pueden ejercitarse si tal objeto ha pasado al patrimonio de un tercero.

En el Derecho Marítimo, por ejemplo, encontramos los mismos en la Ley de la Navegación.

Art. 471 - Los privilegios establecidos en el presente capítulo serán preferidos a cualquier otro privilegio general o especial, y a ellos se refiere esta ley siempre que mencione créditos privilegiados.

### Subrogación real

Art. 472 - El privilegio se traslada de pleno derecho sobre los importes que sustituyan los bienes sobre los que recaía, sea por indemnización, precio o cualquier otro concepto que permita la subrogación real.

### Desplazamiento del acreedor privilegiado

Art. 473 - El acreedor privilegiado sobre uno (1) o más bienes que sea vencido por uno de mejor derecho, cuyo privilegio se extienda a otros bienes del mismo deudor, puede subrogarse en el privilegio que en ellos corresponda al acreedor vencedor, con preferencia a los acreedores de privilegio inferior. El mismo derecho tienen los demás acreedores privilegiados que experimenten una pérdida a consecuencia de dicha subrogación.

Privilegio de los intereses —

Art. 474 - Salvo lo dispuesto en el art. 510, los intereses debidos por un (1) año gozan del mismo grado de privilegio que el capital.

Cesión del crédito privilegiado —

Art. 475 - La cesión del crédito privilegiado importa, de pleno derecho, la de su privilegio.

Orden de los privilegios sobre el buque, el artefacto naval y el flete.

Privilegios sobre el buque

Art. 476 - Son privilegiados en primer lugar sobre el buque:

A)	B)	C)	D)	
----	----	----	----	--

Los gastos de justicia hechos en interés común de los acreedores para la conservación del buque, o para proceder a su venta y a la distribución de su precio;

A)	B)	C)	D)	
----	----	----	----	--

Los créditos del capitán y demás individuos de la tripulación, derivados del contrato de ajuste, de las leyes laborales y de los convenios colectivos de trabajo;

A)	B)	C)	D)	
----	----	----	----	--

Los créditos por construcción del buque, de carácter hipotecario o prendario;

<b>A)</b>	<b>B)</b>	<b>C)</b>	<b>D)</b>	
Los derechos impuestos, contribuciones y tasas retributivas de servicios, derivados del ejercicio de la navegación o de la explotación comercial del buque;				

<b>A)</b>	<b>B)</b>	<b>C)</b>	<b>D)</b>	
Los créditos por muerte o lesiones corporales que ocurran en tierra, a bordo o en el agua, en relación directa con la explotación del buque;				

<b>A)</b>	<b>B)</b>	<b>C)</b>	<b>D)</b>	
Los créditos por hechos ilícitos contra el propietario, el armador o el buque, no susceptibles de fundarse en una relación contractual, por daños a las cosas que se encuentren en tierra, a bordo o en el agua, en relación directa con la explotación del buque;				

<b>A)</b>	<b>B)</b>	<b>C)</b>	<b>D)</b>	
Los créditos por asistencia y salvamento, remoción de restos náufragos y contribuciones en averías gruesas. Son privilegiados en segundo lugar:				

<b>A)</b>	<b>B)</b>	<b>C)</b>	<b>D)</b>	
Los créditos por averías a las cosas cargadas y equipajes;				

<b>A)</b>	<b>B)</b>	<b>C)</b>	<b>D)</b>	
-----------	-----------	-----------	-----------	--



Los créditos que tengan su origen en contratos de locación o fletamento de un buque o en un contrato de transporte;

<b>A)</b>	<b>B)</b>	<b>C)</b>	<b>D)</b>	
-----------	-----------	-----------	-----------	--

Los créditos por suministros de productos o de materiales a un buque para su explotación o conservación;

<b>A)</b>	<b>B)</b>	<b>C)</b>	<b>D)</b>	
-----------	-----------	-----------	-----------	--

Los créditos por construcción, reparación o equipamiento del buque o por los gastos de dique;

<b>A)</b>	<b>B)</b>	<b>C)</b>	<b>D)</b>	
-----------	-----------	-----------	-----------	--

Los créditos por desembolsos del capitán, y los efectuados por los cargadores, fletadores o agentes por cuenta del buque o de su propietario;

<b>A)</b>	<b>B)</b>	<b>C)</b>	<b>D)</b>	
-----------	-----------	-----------	-----------	--

El crédito por el precio de la última adquisición del buque y los intereses debidos desde los últimos dos (2) años.



Los créditos incluidos en el primer grupo son preferidos al crédito hipotecario, que tomará su lugar después de ellos y con preferencia a los del segundo grupo. Los acreedores privilegiados no podrán subrogarse en los derechos de propietario del buque a la indemnización debida en virtud de un contrato de seguro de casco y máquina del buque.

---

## Tema 2: Gravámenes: Hipoteca y prenda

---



### LA HIPOTECA NAVAL Buque hipotecable. Prenda

Sobre todo buque de matrícula nacional de diez (10) o más toneladas de arqueo total, o buque en construcción del mismo tonelaje, su propietario puede constituir hipoteca

Solo pueden ser gravados con prenda, de acuerdo con las normas del régimen legal respectivo, los buques de menos de diez (10) toneladas.

### Existencia de copropietarios

**Los copropietarios pueden hipotecar el buque en garantía de créditos contraídos en interés común, por resolución tomada por la mayoría de 2/3, En caso de no obtenerse esta mayoría, la hipoteca solo puede constituirse con autorización judicial.**

**El copropietario solo puede constituir hipoteca sobre su parte, con el consentimiento de la mayoría. La hipoteca subsiste después de enajenado el buque o dividido el condominio.**

## **Formalidades**

La hipoteca sobre un buque debe hacerse por escritura pública o por documento privado autenticado con los siguientes requisitos:

- a) Nombre, apellido, filiación, nacionalidad, profesión y domicilio del acreedor y del deudor;
- b) Datos de individualización del buque de acuerdo con la matrícula;
- c) La naturaleza del contrato a que accede con sus datos pertinentes;
- d) Monto del crédito, intereses convenidos, plazo y lugar estipulado para el pago;
- e) Constancia de haber presentado la documentación probatoria del pago de las remuneraciones y cotizaciones jubilatorias que correspondan al personal afectado al buque a gravar, hasta el último viaje realizado inclusive.

Si se trata de hipoteca sobre buque en construcción, deben incluirse las mismas menciones, salvo las de los incs. b) y e). Los datos previstos en el inc. b) se sustituirán por la individualización del astillero y de la grada sobre la cual se construye o se construirá el buque y los elementos, equipos y materiales destinados a la construcción, aunque no estuvieran incorporados.

## **Preferencia**



El orden de inscripción de la hipoteca determina la preferencia del título. En caso de varias inscripciones de la misma fecha, prevalecerá la inscrita en hora anterior.

## EL EMBARGO DE BUQUES. Buques nacionales

Los buques de bandera nacional pueden ser embargados preventivamente en cualquier puerto de la República por créditos privilegiados y por otros créditos en el puerto donde su propietario tenga su domicilio o establecimiento principal.

El embargo por crédito ajeno al buque, a su explotación o a la navegación, debe reunir, para su procedencia, los requisitos exigidos por la ley común.

## Buques extranjeros

Los buques extranjeros surtos en puertos de la República, pueden ser embargados preventivamente:

1

Por créditos privilegiados;

2

Por deudas contraídas en territorio nacional en utilidad del mismo buque, o de otro buque que pertenezca o haya pertenecido, cuando se originó el crédito, al mismo propietario;

### Interdicción de Salida.

Es la prohibición de que el buque salga a Navegar cuando medie una resolución judicial que lo impida.

Si se trata de un buque de matrícula nacional, su salida debe ser impedida si se dispone la interdicción de navegar.

El embargo sobre los buques se practicará mediante oficio que debe librar el juez embargante a la autoridad marítima, a los efectos de su anotación en los respectivos registros.

Esta última medida se encuentra implícita en el embargo que se dicte contra un buque de bandera extranjera. A pedido de parte, el tribunal puede disponer el inventario de las pertenencias del buque.

## Cierre de unidad

---



¿Cuáles son los modos de adquirir el dominio de buques, aeronaves y automotores?

**Se pueden adquirir mediante todos los modos de adquisición de dominio regulados por el CCyCN.**

**Los buques son bienes registrables y se encuentran sometidos al régimen jurídico de la Ley de la Navegación.**

**Regimen jurídico del automotor**

Regimen jurídico del automotor - Texto ordenado. Decreto N.º 1.114/97.

[ACCEDER A WEB](#)



## Descarga del contenido

---

### ¿Quieres imprimir el contenido del módulo?

Para descargar el contenido del módulo, e imprimirlo, haz clic en el archivo que se encuentra a continuación.

---