

## Módulo 2: Logística, infraestructura y normativa previa al contrato de transporte

### INTRODUCCIÓN AL MÓDULO

---

#### Introducción

### UNIDAD 4: INFRAESTRUCTURA

---

#### Introducción a la unidad

#### Tema 1: Puertos, Aeródromos y aeropuertos. Otras instalaciones. Restricciones al dominio

#### Tema 2: Limitaciones al dominio

#### Tema 3: Regulación nacional

#### Cierre de unidad

### UNIDAD 5: CONTRATOS DE UTILIZACIÓN

---

#### Introducción a la unidad

#### Tema 1: Los Contratos de Utilización. Distinción con los contratos de Transporte

#### Tema 2: Fletamento de Buques y Aeronaves. Clasificación

#### Tema 3: Transferencia internacional de información

#### Cierre de unidad

### UNIDAD 6: SUJETOS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

---

#### Introducción a la unidad

#### Tema 1: Sujetos del Contrato de Transporte

#### Tema 2: Derechos y Obligaciones del Capitán, del Comandante y del Conductor

#### Cierre de unidad

### CIERRE DEL MÓDULO

---

#### Descarga del contenido

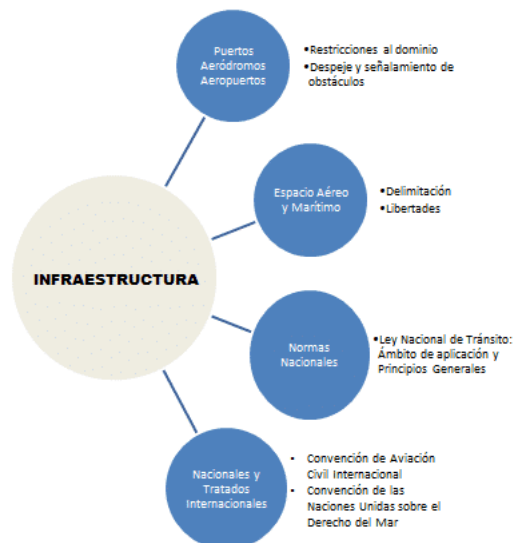
# Introducción

---



En el segundo módulo desarrollaremos las unidades IV, V y VI del programa. Allí se expondrá todo lo relativo a la infraestructura portuaria y aeroportuaria, su normativa, convenios internacionales. También todo lo relativo a los contratos especiales de utilización de buques y aeronaves.

Finalmente, en la última unidad de este módulo nos adentraremos al contrato de transporte al establecer cuáles son los sujetos intervinientes.



## Objetivos del módulo

- Comprender cuál es la regulación de todo lo atinente a los medios de transporte.
- Interpretar el Derecho del Transporte dentro de las nuevas tendencias tanto en el ámbito interno como internacional.
- Adquirir habilidades que le permitan transponer los conocimientos teóricos adquiridos en el aula a la práctica profesional

## Contenidos del módulo

### Unidad 4 - Infraestructura

4.1 Puertos, Aeródromos y aeropuertos. Otras instalaciones. Restricciones al dominio.

4.2 Limitaciones al dominio.

4.3 Regulación nacional.

### Unidad 5 - Contratos de utilización

5.1 Los Contratos de Utilización. Distinción con los contratos de Transporte.

5.2 Fletamento de Buques y Aeronaves. Clasificación.

5.3 Transferencia internacional de información.

### Unidad 6 - Sujetos del contratos de transporte

6.1 Sujetos del Contrato de Transporte.

6.2 Derechos y Obligaciones del Capitán, del Comandante y del Conductor.



Nota. Elaboración propia (2019)

## Introducción a la unidad

---



¿Cuál es la regulación de los espacios marítimos y aéreos?

### Objetivo/s de la unidad

- Interpretar el Derecho del Transporte dentro de las nuevas tendencias tanto en el ámbito interno como internacional.
- Adquirir habilidades que le permitan transponer los conocimientos teóricos adquiridos en el aula a la práctica profesional.
- Conocer la regulación acerca la infraestructura necesaria para los puertos y aeropuertos.

### Contenidos de la unidad

#### Unidad IV: Infraestructura

- 1 Puertos, Aeródromos y aeropuertos. Otras instalaciones. Restricciones al dominio.
- 2 Limitaciones al dominio.
- 3 Regulación nacional.

En esta unidad se desarrolla todo lo relativo a la infraestructura de los puertos y aeropuertos, su normativa internacional y nacional.

Para cada tema de esta unidad se encuentra material complementario específico, el que deberán consultar de manera necesaria. Allí encontrarán la ley de la navegación, el código aeronáutico, la ley nacional de tránsito y las convenciones internacionales al respecto.

Recuerden siempre consultar con la normativa vigente en la materia.

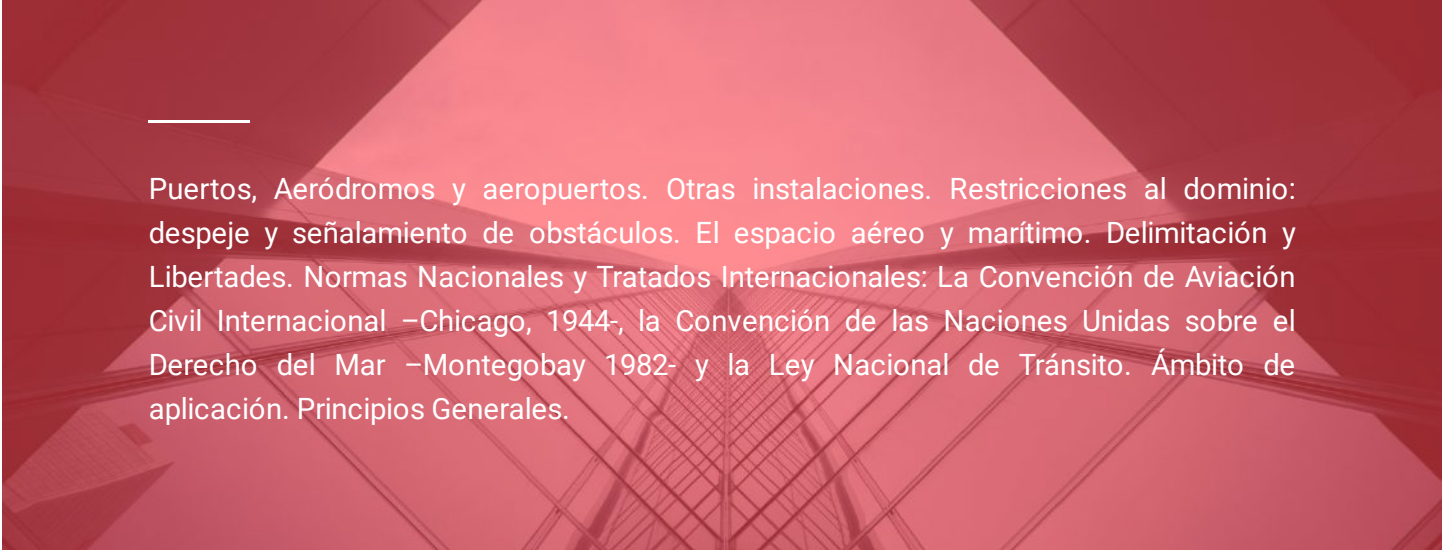
### **Comenzar la unidad**

Te invitamos a recorrer el contenido de la unidad.

[IR AL CONTENIDO](#)

## Tema 1: Puertos, Aeródromos y aeropuertos. Otras instalaciones. Restricciones al dominio

---



Puertos, Aeródromos y aeropuertos. Otras instalaciones. Restricciones al dominio: despeje y señalamiento de obstáculos. El espacio aéreo y marítimo. Delimitación y Libertades. Normas Nacionales y Tratados Internacionales: La Convención de Aviación Civil Internacional –Chicago, 1944-, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar –Montegobay 1982- y la Ley Nacional de Tránsito. Ámbito de aplicación. Principios Generales.

### Infraestructura portuaria

Es el conjunto de instalaciones y servicios que desde el ámbito terrestre y espacio exterior sirven para auxiliar y permitir la actividad de la navegación.

La [Ley de Navegación](#) define al puerto como (art 29): “ámbito espacial que comprende, por el agua: los diques, dársenas, muelles, radas, fondaderos, escolleras y canales de acceso y derivación; y por tierra, el conjunto de instalaciones, edificios, terrenos y vías de comunicación indispensables para la normal actividad y desarrollo de la navegación”.

Los puertos son bienes públicos; la delimitación de su zona la realiza el Estado Nacional (con intervención de la provincia), o en su defecto, la práctica y están sujetos a la jurisdicción nacional.

[La ley N° 24093](#), de actividades portuarias, regula todos los aspectos vinculados a la habilitación, administración y operación de los puertos en el país.

La mencionada Ley conceptualiza a los puertos en su art. 2, de la siguiente forma:

---

“Denominase puertos a los ámbitos acuáticos y terrestres, naturales o artificiales e instalaciones fijas aptas para las maniobras de fondeo, atraque y desatraque y permanencia en buques o artefactos navales para efectuar operaciones de transferencia de cargas, o embarque y desembarque de pasajeros, y demás servicios que puedan ser prestados a los buques o artefactos navales, pasajeros o cargas. Quedan

excluidos del régimen: los puertos o sectores de estos destinados exclusivamente a uso militar o ejercicio del poder de policía”.

Todos los puertos que involucren el comercio interprovincial o internacional requieren habilitación del Estado Nacional. Esta es otorgada por el Poder Ejecutivo, comunicando dicha decisión al Congreso.

Para la habilitación se tendrán en cuenta cuestiones como: ubicación, instalaciones, clasificación, aspectos de defensa y seguridad, incidencia en el medio ambiente, afectación al comercio, normas de higiene y seguridad, control, policía de la navegación y seguridad portuaria.

## Clasificación de los puertos

[La ley de puertos](#) clasifica, en su art. 7, a los puertos según diferentes criterios:

### Según el titular del inmueble

1. Nacionales
2. Provinciales
3. Municipales
4. De los particulares

### Según su uso:

1. Uso Público: aquellos que por su ubicación y características de la operatoria deban prestar obligatoriamente el servicio a todo usuario que lo requiera.
2. Uso privado: aquellos que ofrecen y prestan servicios a buques, armadores, cargadores y recibidores de mercaderías, en forma restringida a las necesidades de los titulares o terceros vinculados contractualmente. Dicha actividad se desarrollará dentro de la libre competencia, tanto en precios como admisión de usuarios.

### Según su destino:

1. Comerciales: su destino es la prestación de servicios a buques y cargas, cobrando un precio por tales servicios.
2. Industriales: en ellos operan exclusivamente las cargas específicas de un proceso industrial, debiendo existir una integración operativa entre la actividad principal de la industria y el puerto.
3. Recreativos: son los deportivos, científicos o turísticos.

## Infraestructura aérea



La actividad aeronáutica se desarrolla fundamentalmente en el espacio aéreo, pero la aviación requiere, ineludiblemente, una organización terrestre puesta a su servicio. Esta organización, que requiere de diversas instalaciones situadas en la superficie, recibe el nombre de infraestructura. Es el soporte físico material que ayuda al desenvolvimiento y a la seguridad de la circulación aérea. Dentro de la infraestructura se encuentra el aeropuerto y el aeródromo. Comprende, por un lado, los aeropuertos y aeródromos, y por otro, las radiocomunicaciones, los servicios meteorológicos, el balizado de rutas, el señalamiento, etc.

El contenido de este concepto es sumamente amplio y va más allá de la existencia física de los aeródromos, extendiéndose a la asistencia mecánica, el balizamiento y señalización de rutas, sistemas de radiocomunicaciones, servicios meteorológicos y sistemas de protección de vuelo (medidas limitativas del dominio).

Esto es regulado en [Código Aeronáutico](#), Título III Infraestructura: Aeródromos y Limitaciones al dominio.

El Código, si bien mantiene el antiguo principio general de que los servicios de protección al vuelo serán prestados en forma exclusiva por el Estado Nacional, faculta a la autoridad aeronáutica a realizar convenios con empresas privadas para la realización de aspectos parciales de tales servicios. Además, dada la internacionalidad de estos servicios, corresponde la conexión y coordinación con los demás países.

El código establece en su artículo 3°: "El despegue, la circulación y el aterrizaje de aeronaves es libre en el territorio argentino, sus aguas jurisdiccionales y el espacio aéreo que los cubre, en cuanto no fueren limitados por la legislación vigente. El tránsito será regulado de manera que posibilite el movimiento seguro y ordenado de las aeronaves. A tal efecto, la autoridad aeronáutica establecerá las normas generales relativas a circulación aérea. Las disposiciones relativas al aterrizaje se aplican al acuatizaje".

A su vez, el artículo 4° postula: "Las aeronaves deben partir de o aterrizar en aeródromos públicos o privados. No rige esta obligación en caso de fuerza mayor o de tratarse de aeronaves públicas en ejercicio de sus funciones, ni en casos de búsqueda, asistencia y salvamento, o de aeronaves en funciones sanitarias. Las aeronaves privadas que no estén destinadas a servicios de transporte aéreo regular o las que realicen transporte exclusivamente postal, pueden ser dispensadas de la obligación que prescribe este artículo, conforme a las disposiciones que establezca la reglamentación".

El [Anexo 14 de la OACI](#) regula todas las medidas que tienen que tener los aeropuertos,

Aeródromos: según la OACI, son áreas definidas de tierra o agua, incluyendo sus edificaciones, instalaciones y equipos destinados total o parcialmente a la llegada, partida y movimientos de aeronaves-

Pueden señalarse como caracteres distintivos:

- **Elemento técnico:** debe tratarse de una superficie plana, que permitirá el aterrizaje y la partida de las aeronaves,
- **Elemento funcional:** se necesita además tener en cuenta el destino al cual está afectado, es decir, el de servir de base para las operaciones de las aeronaves, para lo cual deberá estar dotado de las instalaciones requeridas a tal fin.
- **Elemento jurídico-administrativo:** habilitación estatal para funcionar como aeródromo

## Clasificación

Conforme al lugar —

1. Terrestres
2. Hidropuertos: Superficies firmes ubicadas sobre el agua (islas, islotes) para aterrizaje de aeronaves que no tienen características de hidroaviones.

### De acuerdo a su naturaleza —

1. Civiles: A su vez pueden ser científicas, deportivas o comerciales
2. Militares: (exceden el ámbito de estudio del Derecho Aeronáutico)

### Desde un punto de vista estrictamente jurídico —

1. Aeródromos públicos: Destinados al uso del servicio público
2. Aeródromos privados: Destinados al servicio privado

### Desde un criterio funcional, deben ser distinguidos de acuerdo a su destino —

1. Público
2. Privado

### Según los lugares de destino —

1. Nacionales
2. Internacionales: aquellos especialmente destinados a la partida y llegada de aeronaves que se dirigen al extranjero o proceden de allí.

Nuestro código aeronáutico adopta el criterio funcional, al expresar en su Art. 25: "Los aeródromos son públicos o privados. Son aeródromos públicos los que están destinados al uso público, los demás son privados. La condición del propietario del inmueble no califica a un aeródromo como público o privado".

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.

El código aeronáutico vigente ha agregado un nuevo aspecto a la caracterización del aeropuerto: la intensidad del movimiento aéreo. Dice el Art. 26: "Son aeropuertos aquellos aeródromos públicos que cuenten 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. La reglamentación determinará los requisitos a que deberán ajustarse para que sean considerados como tales".

Los elementos que caracterizan o especifican al aeropuerto son:

- La existencia de instalaciones y servicios apropiados.
- La intensidad del movimiento aéreo.

Tanto los aeródromos como los aeropuertos pueden ser o no internacionales conforme al texto del código. Su calificación depende de los servicios que se presten y de su uso para vuelos internacionales de cabotaje.

## 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.**

**Quedan comprendidos por ejemplo:**

- 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

**Para más información sobre nuestra legislación, haga clic aquí:**

ACCEDER A LA WEB

El órgano de control internacional acerca del cumplimiento de estos servicios es el consejo de la OACI entre cuyas funciones está la de velar por la observancia de las recomendaciones del organismo y las normas de la convención.

**Si les interesa profundizar más sobre la OACI, pueden visitar el canal oficial de Youtube haciendo clic aquí:**

ACCEDER A LA WEB

Gran parte de las normas jurídicas relativas a la infraestructura aeronáutica forman parte del Derecho Administrativo, y otras son de carácter reglamentario.

El principio rector es que las aeronaves siempre deben aterrizar en aeródromos y partir de ellos; y tiene su fundamento en cuestiones de seguridad y control.

En tal sentido, también se establece que los aeródromos deben contar con la pertinente habilitación por la autoridad aeronáutica.

El Estado necesita ejercer el control de la circulación aérea sobre su territorio, y tener acceso a la verificación de las condiciones de seguridad de las aeronaves.

Se trata de un servicio público. Es por ello que su [Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos \(ORSNA\)](#), es el organismo del Estado Argentino que regula, controla y fiscaliza los servicios que se prestan a los pasajeros (personas que tienen el pasaje abonado) y usuarios (todas aquellas personas que se encuentran en el aeropuerto) del Sistema Nacional de Aeropuertos. Fue creado en 1997 y su función de superintendencia abarca desde el edificio de la Terminal aeroportuaria hasta 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.

Con la [Convención de Chicago](#) quedo reconocida la soberanía plena y exclusiva de los estados sobre el espacio aéreo; esta libertad está constituida por:

- Libertad de sobrevolar territorio de otro país sin aterrizar
- Derecho de sobrevuelo
- Libertad de aterrizar con fines no comerciales
- Derecho de escala técnica.



Al legislar sobre esta cuestión, el Código Aeronáutico establece en su Art. 3 que “el despegue, la circulación y el aterrizaje de aeronaves es libre en el territorio argentino, sus aguas jurisdiccionales y el espacio aéreo que los cubre en tanto no haya limitaciones de la autoridad. El tránsito será regulado de un modo que permita el movimiento seguro y ordenado de las aeronaves”.

A su vez, en el Art. 7 impone la facultad del estado de establecer zonas prohibidas o restringidas al vuelo fundadas en la defensa nacional, el interés público o la seguridad de vuelo.



## Tema 2: Limitaciones al dominio

---



- Obligación de despeje de obstáculos en las cercanías de los aeródromos: implica la prohibición de edificar o plantar excediendo determinada altura. Esta restricción puede, inclusive, dar lugar a la intimación a los propietarios para que procedan a la demolición de las construcciones que superen el límite fijado.
- Obligación de señalización de lugares y construcciones que puedan afectar la circulación aérea. Señalar de manera bien visible durante el día, e iluminar durante la noche, cualesquiera construcciones cuya altura exceda la ordinaria en el lugar en que se encuentran ubicadas, a efectos de permitir a los comandantes de aeronaves evitar posibles accidentes. El incumplimiento de esta obligación puede originar serias responsabilidades para el propietario. Estas señales consisten en marcas visibles de día y luces de noche, debiéndose ser las señales a cuadros rojos y blancos y las luces rojas.

En ambos casos se trata de limitaciones al dominio fundadas en razones de interés público. El código aeronáutico lo regula en los siguientes artículos:CAPÍTULO II: LIMITACIONES AL DOMINIO:

A los fines de este código, denominase superficies de despeje de obstáculos, a las áreas imaginarias, oblicuas y horizontales, que se extienden sobre cada aeródromo y sus inmediaciones, tendientes a limitar la altura de los obstáculos a la circulación aérea.

#### ARTICULO 31. —

*En las áreas cubiertas por la proyección vertical de las superficies de despeje de obstáculos de los aeródromos públicos y sus inmediaciones, las construcciones, plantaciones, estructuras e instalaciones de cualquier naturaleza no podrán tener una altura mayor que la limitada por dichas superficies, ni constituir un peligro para la circulación aérea.*

#### ARTICULO 32. —

*La autoridad aeronáutica determinar las superficies de despeje de obstáculos de cada aeródromo público existente o que se construya, así como sus modificaciones posteriores.*

#### ARTICULO 33. —

*La habilitación de todo aeródromo estará supeditada a la eliminación previa de las construcciones, plantaciones o estructuras de cualquier naturaleza que se erijan a una altura mayor que la limitada por las superficies de despeje de obstáculos determinadas para dicho aeródromo.*

#### ARTICULO 34. —

*Si con posterioridad a la aprobación de las superficies de despeje de obstáculos en un aeródromo público se comprobare una infracción a la norma a que se refieren los artículos 30 y 31 de este código, el propietario del aeródromo intimará al infractor la eliminación del obstáculo y, en su caso, requerir judicialmente su demolición o supresión, lo que no dará derecho a indemnización. Los gastos que demande la supresión del obstáculo serán a cargo de quien lo hubiese creado. Si el propietario no requiriese la demolición o supresión del obstáculo dentro del término de treinta días, la autoridad aeronáutica intimará su cumplimiento; en su defecto, podrá proceder por sí, conforme a lo previsto en el párrafo anterior.*

#### ARTICULO 35. —

*Es obligatorio en todo el territorio de la República el señalamiento de los obstáculos que constituyen peligro para la circulación aérea, estando a cargo del propietario los gastos de instalación y funcionamiento de las marcas, señales o luces que corresponda. El señalamiento se hará de acuerdo con la reglamentación.*

## El espacio aéreo y marítimo. Delimitación y Libertades.

El territorio es la base física o espacio geográfico en el que se asienta la población. Es la superficie en la que ejerce jurisdicción el Estado y está compuesto por el suelo, subsuelo, aguas adyacentes y espacio aéreo suprayacente.

La [Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar](#), aprobada el 30/04/82, que cuenta con 159 firmantes y 60 ratificaciones hasta la fecha, en vigor desde noviembre de 1994, suscripta por la Argentina el 10/12/82, y ratificada por ley 24.543 del 17 de octubre de 1995 (Boletín Oficial del 25/10/95) distingue entre:

- mar territorial, hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas,
- zona contigua, hasta 24 millas marinas y
- Zona Económica Exclusiva, área situada más allá del mar territorial hasta las 200 millas marinas.

AGUAS INTERIORES:	MAR TERRITORIAL:	ZONA CONTIGUA:	ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA:	
-------------------	------------------	----------------	---------------------------	--

El Estado ejerce plena soberanía, como sobre su propio suelo.



AGUAS INTERIORES:	MAR TERRITORIAL:	ZONA CONTIGUA:	ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA:	
-------------------	------------------	----------------	---------------------------	--

La Convención de Ginebra de 1958 sobre Mar Territorial y Zona Contigua consagró el principio de la soberanía del Estado sobre el mar territorial, el lecho, el subsuelo y el espacio aéreo dentro de su territorio. Se reconoce el derecho de paso inocente y el de detenerse y fondear a los buques de bandera extranjera. El orden interno del buque se rige por la ley del pabellón. La ley del Estado ribereño reglará los aspectos administrativos, fiscales y de policía, como si estuviera en aguas interiores.

La Convención del Mar establece que los Estados ejercerán soberanía sobre el mar territorial, el espacio aéreo suprayacente, el lecho y el subsuelo de ese mar. También reconoce a los buques de todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, el derecho de paso inocente a través del mar territorial. Aclara el art. 19 que el paso es inocente mientras no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño. No obstante, el Estado ribereño puede, sin discriminar entre buques extranjeros, suspender temporalmente, en determinadas áreas de su mar territorial, el paso inocente de buques extranjeros si es indispensable para la protección de su seguridad, incluidos los ejercicios con armas. Tal suspensión sólo tendrá efecto después de publicada en debida forma. No podrá imponerse gravamen alguno a los buques extranjeros por el solo hecho de su paso por el mar territorial. Se excluyen las remuneraciones por servicios prestados al buque. Sirve como ejemplo el peaje que abonan los buques al ingresar al Canal de Panamá.

Asimismo, establece el art. 20 que los submarinos deberán navegar en la superficie y enarbolar su pabellón a su paso por el mar territorial.

--	--	--	--	--



AGUAS INTERIORES:	MAR TERRITORIAL:	ZONA CONTIGUA:	ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA:	
<p>La Convención del Mar reconoce en este espacio al Estado ribereño ciertas facultades de fiscalización para prevenir infracciones a las leyes de policía aduanera, fiscal, migratoria y sanitaria, así como para reprimir infracciones cometidas en su territorio o mar territorial. Actualmente, la tendencia en materia de aguas jurisdiccionales ha eliminado la distinción entre mar territorial y zona contigua.</p> <p>Ya vimos que esta zona se extiende hasta las 24 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.</p>				

AGUAS INTERIORES:	MAR TERRITORIAL:	ZONA CONTIGUA:	ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA:	
<p>La Convención del Mar dispone que es el área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste, que se extenderá hasta las 200 MM.</p> <p>El Estado ribereño tiene derechos de soberanía para la exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales y con respecto a otras actividades como la producción de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos. Tiene jurisdicción para el establecimiento y utilización de islas artificiales, la investigación científica marina y la protección y preservación del medio marino.</p> <p>Todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan de las libertades de navegación y sobrevuelo y de tendido de cables y tuberías submarinos y de otros usos del mar internacionalmente legítimos relacionados con esas libertades.</p> <p>La Convención del Mar también reconoce a todos los buques y aeronaves el derecho de paso en tránsito, que es el ejercicio de la libertad de navegación y sobrevuelo exclusivamente para los fines del tránsito rápido e ininterrumpido por el estrecho entre una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva y otra parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva.</p>				

AGUAS INTERIORES:	MAR TERRITORIAL:	ZONA CONTIGUA:	ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA:	
<p>La Convención del Mar consagró las libertades del mar: de navegar, de sobrevolar, de pesca y de colocar cables y tuberías submarinos.</p> <p>Hoy se tiende a restringir su vigencia por la necesidad de aprovechamiento de los recursos del mar, la explotación de riquezas, de su lecho o de la plataforma continental, el impulso al desarrollo de la marina mercante, etc.</p> <p>La Convención del Mar agrega que será utilizada exclusivamente con fines. Ningún Estado podrá someter cualquier parte de la alta mar a su soberanía (arts. 87, 88 y 89).</p> <p>Esta Convención hace referencia en la Parte XI a la "Zona". Se entiende por "Zona" los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional. Declara a la Zona y sus recursos Patrimonio Común de la Humanidad. No se admiten reivindicaciones de soberanía sobre parte alguna de la Zona o sus recursos. Las actividades se realizarán en beneficio de toda la humanidad y su utilización será exclusivamente con fines pacíficos. Es esta parte XI, con la incorporación del concepto de "patrimonio común de la humanidad" de los fondos marinos, la que impidió que muchos Estados ratificaran la Convención. No obstante, Estados Unidos, que no es signatario, hizo una declaración en la que expresaba que acepta los principios generales de la Convención, con excepción de aquellos contenidos en la parte XI.</p>				

Para más información sobre los espacios marítimos, pueden entrar aquí:

ACCEDER A LA WEB

## Regulación nacional

Aguas interiores: La Constitución Nacional en el art. 26 determina que la navegación de los ríos interiores es libre para todas las banderas.

La ley [17.094](#) (29/12/66) fija la extensión de la soberanía nacional hasta una distancia de 200 millas marinas, medidas desde la línea de las más bajas mareas. La libertad de navegación y aeronavegación no queda afectada por las disposiciones de la ley.

La definición del límite lateral está contenida en el Tratado del Río de la Plata y su frente marítimo, suscripto con el Uruguay, Boletín Oficial 18/2/74 ([ley 20.645](#)) y en el Tratado de Paz y Amistad celebrado con Chile el 29/11/84 ([ley 23.172](#)).

El primero establece que el Río de la Plata se extiende desde el paralelo de Punta Gorda hasta la línea recta que une Punta del Este con la Punta Rasa del Cabo San Antonio. El límite lateral marítimo está definido por la línea de equidistancia determinada por el método de costas adyacentes, que parte del punto medio de la línea de base constituida por la recta imaginaria que une Punta del Este con Punta Rasa del Cabo San Antonio.

El Tratado con Chile establece el límite marítimo, el del suelo y del subsuelo entre las soberanías argentina y chilena sobre el llamado Mar de la Zona Austral a partir de la delimitación existente en el Canal Beagle.

Volviendo a la ley 17.094, vemos que sigue la tendencia iniciada en la década de los años 40 por Chile, Perú y Costa Rica con el objeto de impedir que terceros estados se arrogaran derechos de pesca en esa zona.

La [ley 18.502](#) (24/12/69) determina la jurisdicción provincial sobre el mar territorial argentino y la fija en una distancia de hasta 3 millas marinas, medidas desde la línea de las más bajas mareas. El art. 2 establece que el Estado nacional ejercerá jurisdicción exclusiva sobre el mar territorial a partir de las 3 millas. No obstante, tanto la provincia de Chubut como la de Santa Cruz han dictado las leyes 3317 y 2144 respectivamente, mediante las cuales establecen su jurisdicción hasta las 200 millas, en abierta contradicción a lo dispuesto en la ley nacional.

La ley 20.094, en el art. 8, dispone que las aguas navegables de la Nación son bienes públicos destinados a la navegación y sujetos a la jurisdicción nacional.

Se menciona también la ley de pesca N° 17.500 (B.O. 31/10/67) que en el art. 1 establecía que los recursos del mar territorial argentino son propiedad del Estado Nacional.

La ley 20.136 (infracciones al régimen de pesca) habla de zonas marítimas bajo soberanía argentina. El art. 2 está derogado por los acuerdos marco suscriptos con la ex-URSS y Bulgaria (actualmente denunciados).

La ley 22.018 (22/6/79) de pesca, se refiere a las aguas marítimas jurisdiccionales.

Actualmente, está vigente la [ley 23.968](#) de líneas de base, promulgada por decreto 1834 del 10/9/91 (B.O. 5/12/91) y modificada por decreto 2623/91.

La ley fija las líneas de base de la Argentina, a partir de las cuales se miden sus espacios marítimos.

El art. 3 establece que el mar territorial argentino se extiende hasta una distancia de 12 millas a partir de las líneas de base. La Nación posee y ejerce soberanía plena sobre el mar territorial. Se reconoce el derecho de paso inocente.

La zona contigua se extiende más allá del límite exterior del mar territorial hasta las 24 millas marítimas. En esta zona puede prevenir y sancionar las infracciones a sus leyes y reglamentos en materia impositiva, aduanera, sanitaria, cambiaria y de inmigración (art. 4). La ZEE Argentina se extiende hasta las 200 MM. La Nación ejerce todos sus poderes fiscales y jurisdiccionales, preventivos y represivos, en materia impositiva, aduanera, sanitaria, cambiaria e inmigratoria, y ejerce asimismo derechos de soberanía para los fines de la explotación y exploración, conservación y administración de los recursos naturales.

Se modifican algunos artículos del Código Aduanero.

Tanto los convenios internacionales como la legislación comparada consagran universalmente la soberanía de los Estados subyacentes sobre el espacio aéreo.

La calificación del espacio como objeto del dominio privado, solución adoptada por nuestro Código Civil, permite que el dueño del suelo utilice en su beneficio la parte del espacio necesaria, pero este no puede extender indefinidamente el dominio de aquel.

Dado que en el espacio aéreo los Estados ejercen soberanía sobre aquel ubicado encima de sus territorios, y en el espacio ultraterrestre rige el principio de la libertad de exploración y utilización, esta diversidad de regímenes hace necesario delimitar los dos ámbitos.

Ante la falta de coincidencia de criterios, es apropiado pensar en una distinción de base convencional entre los Estados, fijando el límite a 100 o 110 km de altura.

A pesar de lo expresado en los convenios internacionales, la soberanía tiene una limitación: es el reconocimiento del derecho de pasaje inofensivo, restringido a las zonas prohibidas, las aeronaves de Estado o las líneas regulares de transporte.

En el Convenio de Chicago, que declara la soberanía exclusiva y absoluta de los Estados, se reconoce el pasaje inofensivo -que incluye el aterrizaje o escala técnica.

## Derechos de los propietarios superficiares

**Nuestro Código Aeronáutico, en su art. 6 dispone que *"Nadie puede, en razón de un derecho de propiedad, oponerse al paso de una aeronave. Si le produjese perjuicio tendrá derecho a indemnización"*.**

## Tema 3: Regulación nacional



El Código Aeronáutico (ley 17.285) rige la aeronáutica civil en el territorio de la República Argentina, sus aguas jurisdiccionales y el espacio aéreo que los cubre. Se entiende por aeronáutica civil al conjunto de actividades vinculadas con el empleo de aeronaves privadas y públicas, excluidas las militares. No obstante, las normas relativas a circulación aérea, responsabilidad y búsqueda, asistencia y salvamento se aplican también a las aeronaves militares.

Se establece en el art. 3 que el despegue, la circulación y el aterrizaje de aeronaves es libre en el territorio argentino, sus aguas jurisdiccionales y el espacio aéreo que los cubre, en cuanto no fueren objeto de limitación por la legislación vigente.

A su vez, dispone en el art. 7 que, cuando se considere comprometida la defensa nacional, el Poder Ejecutivo podrá prohibir o restringir la circulación aérea sobre el territorio argentino.

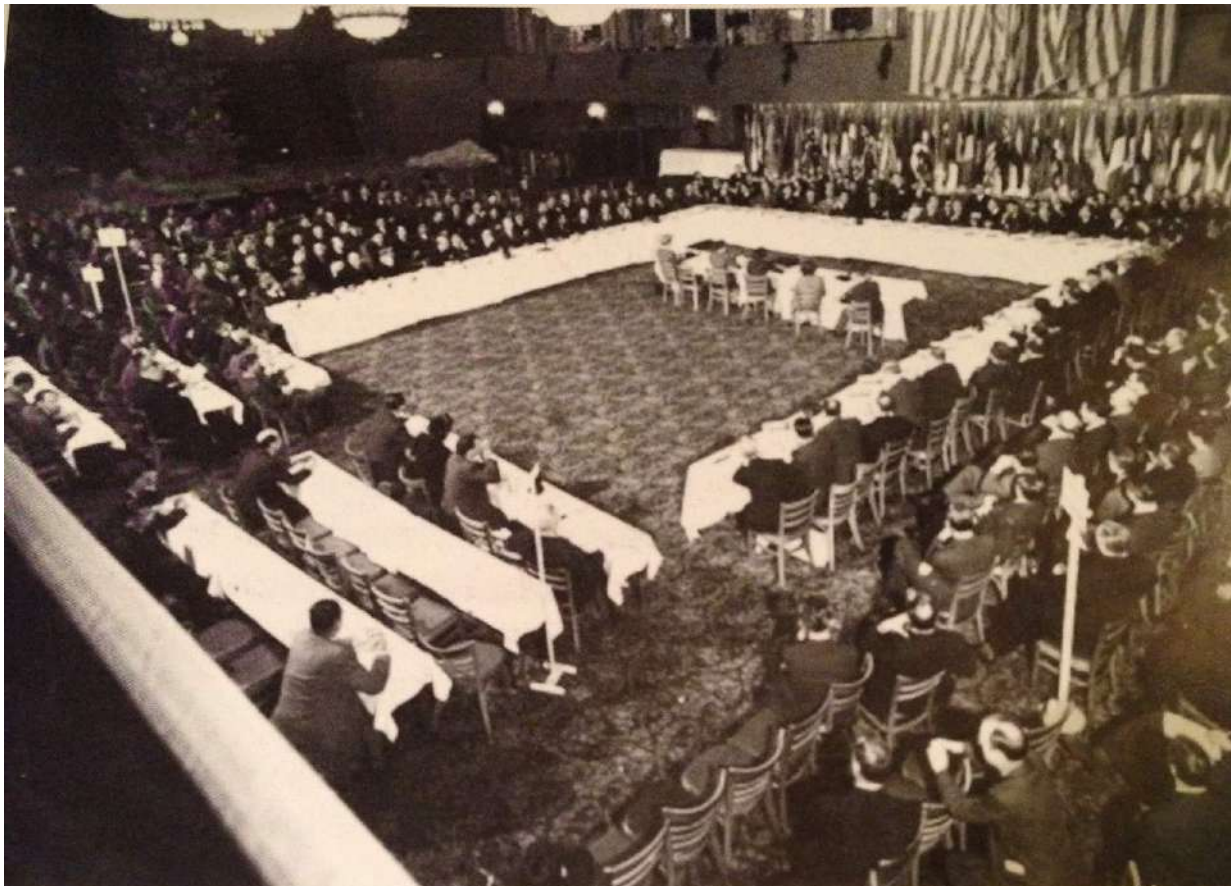
Asimismo, dispone que la actividad aérea en determinadas zonas del territorio argentino puede ser prohibida o restringida por razones de defensa nacional, interés público o seguridad de vuelo.

Con respecto al ingreso al país de aeronaves públicas extranjeras, este está supeditado a la autorización previa del Poder Ejecutivo. Las aeronaves privadas extranjeras necesitan permiso previo de la autoridad aeronáutica. Son aeronaves públicas las destinadas al servicio del poder público. Las demás aeronaves son privadas, aunque pertenezcan al Estado.

Las aeronaves autorizadas para circular sobre el territorio argentino sin hacer escala, no están sometidas a formalidades de fiscalización de frontera.

El art. 24 del Código establece que si una aeronave pública extranjera hubiese penetrado en territorio argentino sin autorización previa o hubiese violado las prescripciones relativas a la circulación aérea, podrá ser obligada a aterrizar y detenida hasta que se hayan producido las aclaraciones del caso.

## Regulación internacional



La Convención de Aviación Civil Internacional, firmada en Chicago en 1944, ratificada por ley 13.891, dispone en el art. 1 que cada Estado tiene soberanía exclusiva y absoluta sobre la zona aérea que abarca su territorio.

La Convención define como territorio de un Estado la extensión terrestre y las aguas territoriales adyacentes a ella que estén bajo la soberanía, jurisdicción, protección o mandato de dicho Estado.

## Espacio ultraterrestre

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

Así como el art. 1 del Convenio de Chicago de 1944 sobre aviación civil afirma la soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo, el [Tratado del Espacio de 1967](#) consagra la prohibición de ejercicio de actos de soberanía en el espacio ultraterrestre (art. II).

En cuanto a su naturaleza, el espacio es una res communis humanitatis, es decir, una cosa común destinada al beneficio de la humanidad.

El régimen jurídico lo encontramos en el Tratado del Espacio. El art. I reconoce la libertad de desplazamiento. Pero este derecho a la exploración del espacio no es absoluto. Tiene limitaciones, como la exigencia de actividad pacífica (art. IV), la obligatoriedad de la cooperación internacional (arts. I, III y IX), la exigencia de que sea en beneficio para la humanidad, etc.

## Normas Nacionales y Tratados Internacionales.

### La Convención de Aviación Civil Internacional –Chicago, 1944-

**En 1944, con el final de la II Guerra Mundial próximo, Estados Unidos promovió una conferencia con el fin de actualizar los acuerdos internacionales sobre aviación civil, estancados prácticamente desde Convención de París de 1919.**

**Los enfoques fundamentales habían variado. Mientras que el eje de la preocupación previa a París de 1919 había sido el temor a la aeronavegación como eficaz arma de agresión, la preocupación de los Estados pasaba ahora por el peligro de una competencia comercial totalmente inequilibrada que tendía a favorecer a una de las grandes potencias ganadoras del conflicto: EEUU.**

**La conferencia se celebró en Chicago del 1 de noviembre hasta el 7 de diciembre de 1944, con asistencia de delegados de 52 Estados.**

**La disputa principal estaba constituida por la discusión entre los partidarios de la posición estadounidense de la libertad del aire y aquellos que defendían el derecho de los Estados sobrevolados de subordinar a su previa autorización el funcionamiento de las líneas aéreas regulares sobre sus respectivos territorios.**

## Acuerdos centrales suscriptos

### CONVENIO SOBRE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL. —

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional (1944), también conocido como el Convenio de Chicago, tuvo por objeto actualizar las normas sobre aviación. Es el tratado normativo más importante en relación al Derecho Público Internacional Aeronáutico.

- 1 Estructura del Convenio
  - 1.1 Primera Parte: Navegación Aérea
  - 1.2 Segunda Parte: La organización de Aviación Civil Internacional
  - 1.3 Tercera Parte: Transporte Aéreo Internacional
  - 1.4 Cuarta parte: Disposiciones Finales
  - 1.5 Anexos

## ACUERDO SOBRE EL TRÁNSITO DE LOS SERVICIOS AÉREOS INTERNACIONALES. —

Por medio de este acuerdo, los Estados se reconocen el derecho a sobrevolar un Estado distinto del de nacionalidad de la aeronave sin aterrizar y el aterrizaje con fines no comerciales.

Nuestro país adhirió a este Convenio mediante Derecho-Ley N° 15.110/46.

## OTROS CONVENIOS DE CONTENIDOS ESPECIALES: —

- Convenio de Varsovia de 1929 sobre unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional
  - Aprobado por nuestro país mediante la ley 14.111 (B.O., 29/10/51)
- Convenio de Roma de 1933, sobre daños causados por aeronaves en vuelo a terceros en la superficie
- Convenio de Roma de 1933, sobre embargo preventivo de aeronaves
- Protocolo de Bruselas de 1918, complementario del Convenio de Roma sobre daños a terceros en la superficie
- Convenio de Bruselas sobre asistencia y salvamento de aeronaves o por aeronaves en el mar
- Convenio de Ginebra de 1948 sobre reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves
  - Adhesión de nuestro país por Decreto Ley 12.359/57 (B.O., 17/10/57), ratificado por Ley 14.467
- Convenio de Roma de 1952 sobre daños causados por aeronaves extranjeras a terceros en la superficie (reemplaza al Convenio de Roma de 1933 de idéntica temática)
  - Ratificado por decreto Ley 17.404/67 (B.O., 1/9/67)
- Protocolo de La Haya de 1955, modificatorio del Convenio de Varsovia de 1929 sobre transporte aéreo internacional
  - Aprobado por Decreto Ley 17.386/67
- Convenio de Guadalajara sobre responsabilidad del transportador aéreo no contractual
- Convenio de Tokyo de 1963 sobre infracciones y actos cometidos a bordo de aeronaves
  - Adhesión de nuestro país mediante Decreto Ley 18.730/70 (B.O., 7/8/70)
- Convenio de La Haya de 1970 para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves
  - Ratificado por Decreto Ley 19.793/72 (B.O., 11/9/72)
- Protocolo de Guatemala de 1971, modificatorio del Convenio de Varsovia de 1929 sobre transporte aéreo internacional, reformado por el Protocolo de La Haya de 1955
- Convenio de Montreal de 1971 para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil
  - Aprobado por nuestro país mediante Decreto Ley 20.411/73 (B.O., 30/5/73)
- Protocolo de Montreal de 1975, sobre responsabilidad en el transporte aéreo internacional

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) es un organismo especializado de la ONU, creado por los Estados en 1944, para ejercer la administración y velar por la aplicación del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago).



La OACI trabaja junto a los 192 Estados miembros del Convenio y a grupos de la industria para alcanzar un consenso sobre las Normas y métodos recomendados (SARPs) para la aviación civil internacional y sobre políticas que hagan posible que el sector de la aviación civil sea operacionalmente seguro, eficiente, protegido, económicamente sostenible y ambientalmente responsable. Los Estados miembros de la OACI emplean estas SARPs y políticas para garantizar que sus operaciones y normas de aviación civil nacionales se ajusten a las normas mundiales, permitiendo a su vez la operación segura y confiable en la red mundial de aviación de más de 100.000 vuelos diarios en cada región del mundo.

Además de cumplir con su función principal de establecer SARPs y políticas internacionales basadas en el consenso entre sus Estados miembros y la industria, y entre muchas otras prioridades y programas, la OACI coordina la asistencia y la creación de capacidad de los Estados, en apoyo de los numerosos objetivos de desarrollo de la aviación; produce planes globales para coordinar avances multilaterales estratégicos para la seguridad operacional y la navegación aérea; efectúa el seguimiento y elabora informes sobre numerosos indicadores del sector de transporte aéreo, y audita la capacidad de los Estados de supervisión y vigilancia de la seguridad operacional y protección de la aviación civil.

### La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar –Montego bay 1982-



Esta tercera Conferencia, convocada en el seno de las Naciones Unidas, da como resulta la Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar, también conocida como Convención de Jamaica, por ser en Montego Bay (Jamaica) el lugar donde se abrió a la firma de los Estados, el 10 de diciembre de 1982, una vez finalizados los trabajos de redacción de la misma. Esta Conferencia fue convocada por la Asamblea General [Resolución 3.029 (XVII)] para ser realizada en 1.974.



Fue aprobada, tras nueve años de trabajo, el 30 de abril de 1982 y abierta a su firma por parte de los Estados, el 10 de diciembre de 1982, en Bahía Montego (Jamaica), en la 182ª sesión plenaria de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Entró en vigor el 16 de noviembre de 1994.

La Convención realiza una distinción entre los distintos sectores en los que se divide el Mar y la influencia del Estado ribereño en cada uno de estos sectores. Existen 7 divisiones del Mar indicadas en la Convención, siendo ellas: Mar Territorial (el Estado ribereño ejerce soberanía sobre el mismo y existe la libertad de paso inocente de embarcaciones de terceros Estados); Aguas Interiores (el Estado ejerce soberanía); Zona Contigua (el Estado ribereño ejerce jurisdicción en cuestiones aduanera, fiscal, sanitaria y de inmigración); Plataforma Continental (comprende el lecho y subsuelo marino hasta una distancia de 200 millas desde la línea de base y el Estado ribereño puede explotar de forma exclusiva los recursos existentes); Zona Económica Exclusiva (el Estado ribereño puede explotar de forma exclusiva los recursos pesqueros, se extiende 200 millas desde la línea de base); Alta Mar (queda fuera de la jurisdicción de los Estados y se considera zona libre para cualquier tipo de utilización con fines pacíficos); Fondos Marinos y Oceánicos (considerado como patrimonio común de la humanidad)

## Ley Nacional de Tránsito. Ámbito de aplicación. Principios Generales.

La [Ley N° 24449](#) regula todo lo relativo al tránsito en nuestro país. El Título I se refiere a los principios básicos de la ley.

Allí se hace referencia, en el primer artículo, al ámbito de aplicación, ya que esta ley y sus normas reglamentarias:

ARTÍCULO 1º— ÁMBITO DE LA APLICACIÓN. La presente ley y sus normas reglamentarias regulan el uso de la vía pública, y son de aplicación a la circulación de personas, animales y vehículos terrestres en la vía pública, y a las actividades vinculadas con el transporte, los vehículos, las personas, las concesiones viales, la estructura vial y el medio ambiente, en cuanto fueren con causa del tránsito. Quedan excluidos los ferrocarriles. Será ámbito de aplicación la jurisdicción federal. Podrán adherir a la presente ley los gobiernos provinciales y municipales.

En su artículo 3 establece el principio de la libertad de tránsito, en los siguientes términos: "GARANTÍA DE LIBERTAD DE TRÁNSITO. Queda prohibida la retención o demora del conductor, de su vehículo, de la documentación de ambos y/o licencia habilitante por cualquier motivo, salvo los casos expresamente contemplados por esta ley u ordenados por juez competente".

Cabe agregar tres principios fundamentales sobre la materia, los cuales se podrán consultar en el material de esta unidad:

1

Principio de seguridad vial: Los usuarios de las vías (conductores, peatones y demás usuarios) deben evitar todo comportamiento susceptible de constituir un peligro o un obstáculo para la circulación, de poner en peligro a las personas o a los bienes propios y de terceros.

2

Principio de funcionalidad vial: tiene que ver con la comodidad o fluidez de la circulación. En la circulación vial se encuentran vital y críticamente comprendidos intereses económicos, sanitarios, culturales, educativos, políticos y estratégicos. La paralización del tránsito equivale al colapso instantáneo de la dinámica social y la caída en la anarquía. Tal lo que viene ocurriendo en la Argentina hace un tiempo en que la protesta social por excelencia son los cortes de carreteras o calles (llamados "piquetes") que traen aparejados graves perjuicios económicos al país.

3

Principio de libertad de la vía pública: se refiere a la cuestión material y objetiva consistente en el mantenimiento de la superficie vial despejada y liberada de todo obstáculo o elemento susceptible de dificultar, limitar o poner en riesgo el tránsito de peatones o vehículos. Puede tratarse de defectos inherentes a la propia vía de circulación (roturas, baches, montículos, deformaciones, etc.) o bien ser obstáculos extraños a la materialidad de la vía, se hallen estos en estado sólido, líquido o gaseoso y ser móvil o inertes. Este principio no debe confundirse con el principio de libertad de circulación que ya mencionamos, ya que aquel tiene que ver con un derecho reconocido constitucionalmente a los individuos, mientras que este se refiere a una cuestión objetiva relativa a la materialidad de la vía.

---

**Por último, la ley 24449 establece:**

**“ARTÍCULO 2º – COMPETENCIA.** Son autoridades de aplicación y comprobación de las normas contenidas en esta ley los organismos nacionales, provinciales, municipales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que determinen las respectivas jurisdicciones que adhieran a ésta. El Poder Ejecutivo nacional concertará y coordinará con las respectivas jurisdicciones las medidas tendientes al efectivo cumplimiento del presente régimen. Asígnanse las funciones de prevención y control del tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional, a la Gendarmería Nacional y a la Agencia Nacional de Seguridad Vial. La Gendarmería Nacional y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, tendrán a su cargo la constatación de infracciones de tránsito en rutas, autopistas, semiautopistas nacionales y otros espacios del dominio público nacional. Facúltase a la Gendarmería Nacional y a la Agencia Nacional de Seguridad Vial a actuar de manera complementaria con los organismos nacionales, provinciales, municipales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires afectados a las tareas de prevención y control de tránsito, conforme a los convenios que a tales efectos se suscriban con las jurisdicciones. La autoridad local correspondiente podrá disponer, por vía de excepción, exigencias distintas a las de esta ley y su reglamentación, cuando así lo impongan fundadamente específicas circunstancias locales. Podrá dictar también normas exclusivas, siempre que sean accesorias a las de esta ley y se refieran al tránsito y estacionamiento urbano, al ordenamiento de la circulación de vehículos de transporte, de tracción a sangre y a otros aspectos fijados legalmente. Las exigencias aludidas en el párrafo anterior en ningún caso podrán contener vías de excepción que impliquen un régimen de sanciones administrativas o penales más benigno que el dispuesto en la presente ley y su reglamentación. Cualquier disposición enmarcada en el párrafo precedente, no debe alterar el espíritu de esta ley, preservando su unicidad y garantizando la seguridad jurídica del ciudadano. A tal fin, estas normas sobre uso de la vía pública deben estar claramente enunciadas en el lugar de su imperio, como requisito para su validez. (Artículo sustituido por art. 20 de la [Ley N° 27.445](#) B.O. 18/06/2018).

## Marcos de regulación



ME U IV Principios del Tráfico.pdf  
1.2 MB



Fuentes, P. (s/f). Los principios rectores del tráfico y su aplicación en la Educación Vial.



ME U IV Ley de tránsito 24449.pdf  
355.8 KB



Ley N° 24.449 (1995). Ley de tránsito. El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina.



**ME U IV Decreto 15110.pdf**

228.7 KB



Decreto nº 15110/46. [Presidencia de la Nación]. Adhesión a los convenios sobre aviación civil suscriptos en la conferencia internacional celebrada en Chicago (E.E.U.U.) en diciembre de 1944. 24 de mayo del 1946.

---

## Cierre de unidad

---



¿Cuál es la regulación de los espacios marítimos y aéreos?

**Para empezar, en esta síntesis nombraremos las principales:**

**Regulaciones a nivel internacional: La Convención de Aviación Civil Internacional –Chicago 1944-, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar-**

**A nivel nacional cabe mencionar: la ley de la navegación, el código aeronáutico y la ley nacional de tránsito.**

### Material didáctico

A continuación compartimos material para seguir profundizando en los temas abordados.

Organización de Aviación Civil Internacional. (2013). Aeródromos.

[IR A](#)

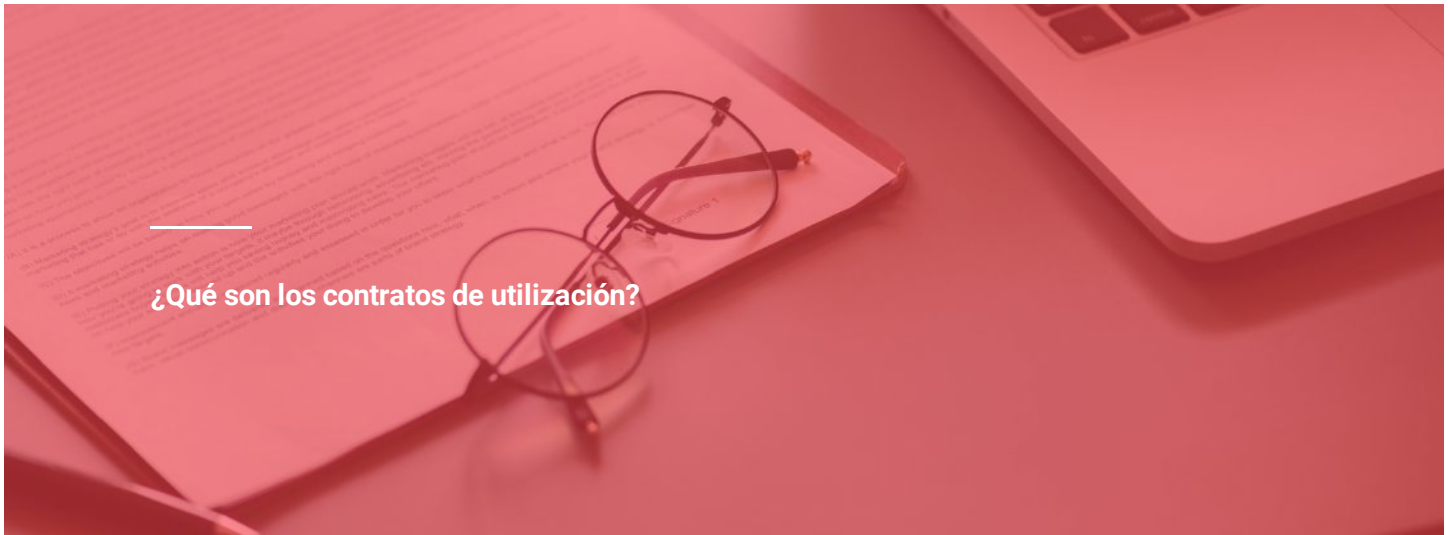
### De referencia

- ANAC (s.f.) Regulaciones argentinas de aviación civil. Recuperado en octubre de 2021 de: [http://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/normativa/raac/raac\\_hist/2006/raac09101.pdf](http://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/normativa/raac/raac_hist/2006/raac09101.pdf).
- Ministerio de defensa (2021) Espacios marítimos. Recuperado en octubre de 2021 de: <https://www.argentina.gob.ar/armada/intereses-maritimos/espacios>.
- Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (1973) Ley de navegación. Ley N° 20.094. Recuperado en octubre de 2021 de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/40000-44999/43550/texact.htm>.
- Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (1992) Actividades portuarias. Ley 24.093. Recuperado en octubre de 2021 de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/492/texact.htm>.
- 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/texact.htm>.
- Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (1966) Ley 17.094. Extensión de la soberanía de la Nación Argentina sobre la plataforma continental y el mar territorial. Recuperado en octubre de 2021 de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/45000-49999/48474/norma.htm>.
- Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (1974) Ley 20645. Tratado del Rio de la Plata y su frente marítimo. Recuperado en octubre de 2021 de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/verNorma.do?id=67189>.
- Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (1985) Ley N° 23.172. Tratado de Paz y Amistad celebrado entre los Gobiernos de las Repúblicas de Argentina y Chile en la Ciudad del Vaticano el 29 de Noviembre de 1984. Recuperado en octubre de 2021 de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/25000-29999/26322/norma.htm>.
- Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (1969) Límites interprovinciales. Ley N° 18.502. Recuperado en octubre de 2021 de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/45000-49999/48467/norma.htm>.
- Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (1991) Espacios marítimos. Ley 23.968. Recuperado en octubre de 2021 de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/367/texact.htm>.
- Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (1995) Ley de tránsito. Ley N° 24.449. Recuperado en octubre de 2021 de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/818/texact.htm>.
- Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (2018) Ley 27445. Simplificación y desburocratización para el desarrollo de la infraestructura. Recuperado en octubre de 2021 de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/verNorma.do?id=311585>.
- Ministerio de transporte (2021) Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos – ORSNA. Recuperado en octubre de 2021 de: <https://www.argentina.gob.ar/orsna>.
- Naciones Unidas (s.f.) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Recuperado en octubre de 2021 de: [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/convemar\\_es.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf).
- OACI (2016) Anexo 14 al Convenio Internacional sobre aviación civil. Recuperado en octubre de 2021 de: <https://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/normativa/anexos-oaci/anexo-14-vol-i.pdf>.
- OACI (s.f.) ICAO - The International Civil Aviation Organization. [canal de Youtube]. Recuperado en octubre de 2021 de: <https://www.youtube.com/c/ICAOvideo/videos>.
- OACI (2006) Convenio sobre aviación civil internacional. Recuperado en octubre de 2021 de: [https://www.icao.int/publications/documents/7300\\_cons.pdf](https://www.icao.int/publications/documents/7300_cons.pdf).
- Naciones Unidas (2002) Tratados y principios de las Naciones Unidas sobre el espacio ultraterrestre. Recuperado en octubre de 2021 de: <https://www.unoosa.org/pdf/publications/STSPACE11S.pdf>.



## Introducción a la unidad

---



### Objetivo/s de la unidad

- Conocer acerca de los contratos específicos relacionados con los medios de transporte.

### Contenidos de la unidad

#### UNIDAD V: Contratos de utilización

- 1 Los Contratos de Utilización. Distinción con los contratos de Transporte.
- 2 Fletamento de Buques y Aeronaves. Clasificación.
- 3 Transferencia internacional de información.

En esta unidad se estudiará todo lo relativo a los contratos de utilización de buques y aeronaves. Para ello, contarán con la el texto de la Ley de la Navegación en todo lo relativo a los buques. A su vez, con la normativa aeronáutica para todos los contratos relativos a las aeronaves.

#### Comenzar la unidad

Te invitamos a recorrer el contenido de la unidad.

[IR AL CONTENIDO](#)





## Tema 1: Los Contratos de Utilización. Distinción con los contratos de Transporte

---



El aprovechamiento de un buque o aeronave da lugar a muchas y variadas formas contractuales.

La utilización de un buque con miras a la obtención de un beneficio económico directo se puede llevar a cabo bajo la forma de diversos contratos.

En estos contratos las partes tienen en mira predominantemente, a cambio de un precio, el aprovechamiento para su función específica de una aeronave de determinadas características técnicas individualizada o no. En lo que respecta a las aeronaves, las manifestaciones más primarias de su utilización aparecieron durante las dos décadas que se extienden entre la Primera y la Segunda Guerra Mundial. En 1956 se suscribe en París el acuerdo multilateral relativo a los derechos comerciales de los servicios aéreos no regulares europeos, por el cual los estados contratantes convinieron admitir libremente el "embarque y desembarque de tráfico de pasajeros." Este movimiento se desarrolló impulsado por la convergencia de varios factores vinculados con la industria aeronáutica y el mercado del tráfico aéreo de aquella época:

1. **El material de vuelos en desuso como rezago de la posguerra**
2. **Las acentuadas fluctuaciones de la demanda producida por las variaciones estacionales**
3. **Las dificultades financieras para renovar equipos**

Estos tres factores contribuyeron a la búsqueda espontánea de formas contractuales que permitieran el aprovechamiento de las aeronaves sin grandes costos.

## Buque

En lo respectivo a los buques, un sector de la doctrina separa los contratos en dos grupos. Por un lado, los contratos de Utilización y por el otro, los de Transporte.

Mientras que otro sector doctrinario incluye a los de Transporte dentro de los de primeros. Esta última es la postura adoptada por la ley de navegación 20.094 que incluye dentro de los Contratos de Utilización a los Transportes de Carga.

El contrato de utilización de buques es aquel que tiene por finalidad el aprovechamiento de un buque y en virtud del cual cada una de las partes, a cambio de una contraprestación, adquiere el derecho al uso y goce o al cumplimiento, por parte de su contratante, de una determinada actividad náutica que habrá de realizarse en su beneficio mediante el empleo de la nave.

Cabe aclarar que estos contratos se refieren exclusivamente a la utilización o aprovechamiento del buque en su función navegatoria.



## Clasificación

- Locación del buque
- Fletamento a tiempo
- Fletamento total o parcial
- Contrato de transporte de carga

- Contrato de transporte de personas
- Contrato de remolque

## Locación de Buques y Aeronaves. Clasificación

### Buques

La definición legal está contenida en el artículo 219 de la Ley de Navegación: "Locación de buque es el contrato por el cual una parte se obliga, mediante el pago de un precio, a conceder a la otra el uso o goce de un buque por un tiempo determinado, transfiriéndole la tenencia".

La transferencia de la tenencia da al locatario el carácter de "armador", se separa así la propiedad del buque (locador) del armamento o empresa de navegación (locatario). Las formalidades del contrato están establecidas en el artículo 220 de la Ley de Navegación: "El contrato de locación de buque debe probarse por escrito y, para ser invocado frente a terceros, estar inscripto en el Registro Nacional de Buques y asentado en su certificado de matrícula".

Existen dos clases de locación:

1. Locación de casco desnudo: se alquila el buque sin armar y sin tripulación
2. Locación del buque armado y tripulado: el buque cuenta con todo lo necesario para realizar el viaje.

El contrato de locación de buque debe necesariamente probarse por escrito, y para que pueda ser invocado frente a terceros, debe ser inscripto en el Registro Nacional de Buques y en su certificado de matrícula. También debe ser inscripto en el Registro de Armadores para dejar a salvo la responsabilidad solidaria del locador por los hechos y actos del locatario. El locatario no puede sublocar el buque ni ceder el contrato, sin autorización del locador.

### Derechos y obligaciones de las partes

#### El locador debe: —

- Entregar el buque al locatario, transfiriéndole la tenencia, en el lugar y tiempos convenidos, y con todos los accesorios y documentos, o los que se acuerde entre las partes (Art. 222).
- Debe ejercer una diligencia razonable para mantener el buque en el estado de navegabilidad que tenía al momento de su entrega al arrendatario, o en el convenido, en su caso, durante todo el tiempo de duración del contrato, siendo responsable de los daños que sufra dicho arrendatario como consecuencia de la innavegabilidad, a menos que se trate de un vicio oculto (Art. 223).
- Garantizar al locatario el uso y goce pacíficos del buque.

#### El locatario debe: —

- Recibir la tenencia del buque en el lugar y tiempo previstos en el contrato (Art. 222).

- Destinarlo al uso convenido o al que por su naturaleza o características está supuesto a prestar (Art. 224).
- Debe pagar el precio en la forma y plazos previstos.
- Devolver el buque al locador al término del contrato en el lugar pactado, en el mismo estado en que lo recibió, con excepción de las averías producidas por fuerza mayor y de los deméritos derivados del uso normal de la cosa.

Haciendo clic en el botón podrán leer un fallo sobre locación de buques.

ACCEDER A LA WEB

## Locación de aeronaves

CONCEPTO.	CLASIFICACIÓN.
Es el contrato por el cual una de las partes se obliga a transferir a la otra, por un precio cierto, el uso y goce de una determinada aeronave para su empleo en una actividad específicamente aeronáutica.	

CONCEPTO.	CLASIFICACIÓN.
<p>De acuerdo a la modalidad, este contrato puede ser A CASCO DESNUDO (transfiriéndose la sola y exclusiva tenencia de la aeronave), o ARMADA Y EQUIPADA (con todos los elementos necesarios para su empleo en un vuelo inmediato). En esta última forma también puede pactarse la transferencia de la nave tripulada.</p> <p>De acuerdo al factor tiempo, la locación puede medirse en meses, viajes, kilometraje, u horas de vuelo.</p> <p>Como las locaciones del Derecho Civil, el contrato de arrendamiento de aeronaves es claramente consensual. Conforme a nuestra legislación, es un contrato formal, ya que la ley le impone una forma <i>ad probationem</i> que es la escrita (art. 68 Código Aeronáutico) junto con la necesidad de su inscripción en el Registro Nacional de Aeronaves a los efectos de su oponibilidad a los terceros teniendo en mira lo previsto en los art. 66 y 67 del Código Aeronáutico y los particulares efectos de este contrato. La omisión de la inscripción trae aparejada como sanción legal la responsabilidad solidaria del locador y del locatario por cualquier infracción o daños que se produjesen por causa de la aeronave (art. 67 Código Aeronáutico). De conformidad con el art. 70 del Código Aeronáutico, no podrá cederse la locación de una aeronave ni subarrendarla sin consentimiento del locador.</p>	

Haciendo clic en el enlace podrán informarse más sobre los requisitos exigidos por ANAC para este contrato.

ACCEDER A LA WEB

Contrato de utilización (s.f.). En [argentina.gob.ar](https://www.argentina.gob.ar) <https://www.argentina.gob.ar/anac/aeronaves/inscripcion-contratos/contrato-utilizacion>

## Tema 2: Fletamento de Buques y Aeronaves. Clasificación

---



El fletamento en un contrato por el cual una de las partes, (fletante), mediante el pago de un precio (flete), se obliga a poner a disposición de la otra (fletador) un buque determinado para realizar:

- Dentro de un período de tiempo convenido, los viajes que indique el fletador: FLETAMENTO A TIEMPO
- Uno o varios viajes preestablecidos: FLETAMENTO POR VIAJE que a su vez puede ser TOTAL (cuando el fletador dispone de todos los espacios utilizables del buque) o PARCIAL (cuando el fletador solo dispone de una parte de los espacios utilizables)

### Contrato de fletamiento a tiempo:

Es aquel por el cual una parte, fletante (armador), pone a disposición de la otra, llamada fletador, un buque determinado, obligándose por cierto período de tiempo a realizar uno o más viajes, mediante el pago de un precio denominado flete.

Encierra una obligación de resultado y es una locación de obra, constituyendo su obra los viajes a cumplir. El fletante deberá hacer navegar el buque, bajo la dirección de un capitán nombrado por él, pero no se ocupará de la gestión comercial, recibiendo como contraprestación una cantidad de dinero pactada a intervalos regulares, llamada flete.

El fletador del buque, deja de ser un personaje pasivo, para participar activamente en las gestiones y decisiones acerca del empleo comercial del buque y en el pago de los gastos relacionados con ese empleo (combustibles, gastos portuarios, gastos de carga y de descarga, etc.).

En la práctica del negocio naviero se emplean formularios que las partes contratantes suelen modificar, agregando o eliminando cláusulas según las exigencias específicas de cada caso, y en la capacidad de maniobras de esas partes.

El fletante no transfiere la tenencia del buque, sino que lo pone a disposición del fletador; en este tipo de fletamento hay un desdoblamiento de gestiones:

- **Gestión náutica:** todo lo que se refiere a la conducción y navegación del buque, y que corresponde al fletante.
- **Gestión comercial:** todo lo relacionado con el transporte o el aprovechamiento económico del buque, lo cual corresponde al fletador.

## Obligaciones del fletante

### a) Poner el buque convenido a disposición del Fletador: —

El fletante debe poner a disposición de la otra parte, el fletador, el buque, determinando en el acuerdo de voluntades, en el lugar, día y hora convenidos. Si no cumple, el fletador tiene derecho a rescindir el contrato y al resarcimiento de los daños y perjuicios derivados del incumplimiento; para la resolución del contrato, el fletador debe notificar por escrito al fletante (Art. 229 y 230).

### b) Poner el buque en condiciones de navegabilidad —

Y ejercer una diligencia razonable para el mantenerlo en ese estado durante todo el tiempo de vigencia del contrato, facilitando todos los espacios y lugares de aquel para su utilización por el fletador. Si el fletante no cumpliera con esta obligación en la forma indicada, debe responder por los daños y perjuicios que se originen, salvo que pruebe que el defecto de navegabilidad se debe a un vicio oculto, que no pudo ser descubierto empleando una diligencia razonable.

Con la puesta a disposición del buque, comienza el contrato de fletamento por tiempo, que va acompañada de una inspección conjunta cuyo objeto es determinar las condiciones generales del buque. Debe hacerse en el lugar fijado en el contrato. Luego de completada la inspección del buque, el capitán y los inspectores extienden y firman un certificado de entrega, donde se deja constancia del lugar, día y hora de la puesta a disposición, de las cantidades de combustible, de aceites lubricantes, y de agua potable y del estado de los espacios donde será colocada la carga.

### c) Pagar los gastos relacionados con la gestión náutica: —

El fletante tiene a su cargo todos los gastos fijos del buque (aquellos que existen independientemente del ejercicio comercial de éste, y de los que son consecuencia del hecho técnico de la navegación). ART. 231: "Son a cargo del fletante el pago de los salarios y los gastos de manutención de la tripulación, seguro del buque y repuestos de artículos de cubierta y de máquinas. Corresponden al fletador todos los gastos de combustible, agua y lubricantes necesarios para el funcionamiento de las máquinas principales y auxiliares, los inherentes a la utilización comercial del buque, y los derechos, tasas y salarios relacionados con la navegación en canales y con los puertos".

### d) Llevar a cabo los viajes que disponga el fletador dentro del plazo de duración del contrato: —

El fletante no está obligado a hacer navegar el buque, fuera de los límites geográficos convenidos en el contrato, o en condiciones o lugares que lo expongan a peligros no previstos en el momento de celebración del contrato, casos estos en que el contrato quedará resuelto si su ejecución resulta imposible por causas no imputables al fletador (Art. 232).

## Obligaciones del fletador

### a) Pagar los gastos inherentes a la gestión comercial: —

Tiene a su cargo todos los gastos relacionados con el aprovechamiento económico del buque (Art. 231). El fletador debe proveer:

- Los costes de todo el combustible y los lubricantes;
- El coste del agua para las calderas si el buque fuera de vapor;
- Los gastos portuarios, los derechos de muellaje, los derechos de faro y balizas, los derechos de paso de canales y demás vías navegables, el coste del practicaaje en puertos y en vías navegables;
- Los honorarios de los agentes marítimos en cuanto a sus actuaciones relativas al cargamento y a las escalas comerciales del buque y los derechos consulares, salvo los relativos al buque, al capitán, a los oficiales y a la tripulación;
- Los costos de remolcadores;
- Los gastos relacionados con las operaciones de carga y de descarga de las mercaderías.

### b) Pagar el flete convenido: —

La prestación fundamental del fletador consiste en el pago del flete al fletante, en los períodos convenidos, generalmente por adelantado, cada 30 días o cada mes calendario, calculado según cantidad cierta diaria, o una cantidad mensual por cada tonelada de peso muerto de verano. La Ley de Navegación establece que el flete, salvo pacto o uso en contrario, debe ser pagado por períodos mensuales y por anticipado, y a falta de cumplimiento de esta obligación, el fletante, con notificación al fletador, puede resolver el contrato y retirar el buque de su disposición con una simple orden al capitán, caso en que está obligado a entregar en destino la carga que tenga a bordo, y en el que puede retener el flete pagadero en ese lugar (Art. 236).

### c) Reintegrar el buque al fletante: —

El fletador debe reintegrar el buque al fletante en el lugar y fecha previstos en el mismo estado en que se hallaba al comienzo.

En este contrato la posesión del buque es conservada por el fletante (armador), a través del capitán, que es su representante a bordo.

## Contrato de fletamento por viaje

El fletamento por viaje suele distinguirse según sea total o parcial:

- **Fletamento total:** el transportador/ fletante ese obliga, mediante el pago de un flete, a poner a disposición del cargador/ fletador todos los espacios destinados a la carga de un buque determinado para el transporte de personas o cosas.

- **Fletamento Parcial:** el transportador/fletante se obliga, siempre mediante el pago de un flete a poner a disposición de dos o más cargadores/ fletadores, uno o más espacios destinados a la carga de un buque determinado para el transporte de mercaderías. Art. 241.

## Obligaciones de las partes en el contrato de fletamento por viaje

La prestación básica del fletante/ transportador es la de entregar en destino las mercaderías cuya custodia ha asumido en el puerto o en el lugar de origen, y la del fletador/ cargador es la de pagar el flete pactado.

## Obligaciones del fletante/transportador

### a) Navegabilidad del buque —

El fletante/ transportador debe facilitar al fletador/cargador, antes de recibir la carga e iniciar el viaje, un buque en estado de navegabilidad, razonablemente tripulado, equipado, pertrechado y mantenido, con todos los elementos necesarios para afrontar con seguridad los riesgos del viaje y cumplir las obligaciones contractuales asumidas.

### b) Puesta del buque designado a disposición del fletador/cargador: —

Es esencial en este contrato la designación del buque, no pudiendo el fletante/transportador sustituirlo, salvo que se hubiera convenido esa facultad; de forma que este debe poner a disposición el buque determinado en el lugar y tiempos pactados. El lugar o puerto de carga consignado en la póliza debe ser seguro, de forma de que el buque permanezca siempre a flote (Art. 244).

En estos contratos, el fletante/transportador se obliga a facilitar a la parte todos los espacios normalmente destinados al transporte de mercaderías. Si el fletamento fuera parcial, la obligación se concreta al espacio prometido. La individualización del buque se lleva a cabo en la póliza de fletamento por viaje, indicando su nombre, bandera, puerto de registro, tonelaje de registro bruto y neto, capacidad aproximada de carga en toneladas o capacidad cúbica aproximada, para completarse con otros factores tales como tipo de carga y modalidad de transporte y tráfico.

### c) Carga de las Mercaderías: —

El capitán del buque debe notificar al fletador/ cargador que el buque ha llegado al lugar convenido y está listo para recibir la carga, enviándole una nota de alistamiento, que sirve para determinar el punto de partida de los plazos acordados para cargar (tiempo de plancha). El tiempo de plancha es el período de días convenido entre las partes para realizar las operaciones de carga o de descarga de las mercaderías; durante ese periodo, el fletante/transportador debe mantener el buque en el lugar convenido, disponible, y sin derecho a percibir pago adicional alguno en concepto de flete. Si el buque es retenido más tiempo del previsto en el contrato, del tiempo de plancha, el fletador/cargador o destinatario de la carga debe pagar al fletante ciertas cantidades pactadas, denominadas demoras.

### d) Estiba de las mercaderías: —

Luego de cumplida la carga de las mercaderías, estas deben colocarse en las bodegas o espacios de carga del buque; el fletante/ transportador, por intermedio del capitán, debe proceder a estibarlas, en una adecuada distribución, de forma que no se afecte la estabilidad del buque, ni se averíen aquellas. Si las mercaderías son estibadas "sobrecubierta", los cargadores deben manifestar su consentimiento por escrito, pues en caso contrario el transportador será responsable de las averías que sufran (Art. 268).



**e) Entrega de conocimientos de embarque:** —

Cuando las mercaderías son cargas a bordo del buque, el fletante/transportador debe entregar al fletador/cargador una constancia de ello, bajo la forma de recibos provisionales, con la descripción general de la carga, las cuales son posteriormente canjeados por los conocimientos de embarque; en ellos deberán constar las averías, mermas y el mal estado de acondicionamiento de las mercaderías y observaciones.

**f) Realización del viaje pactado:** —

La ejecución del viaje debe cumplirse en el tiempo pactado o en el razonable, según las circunstancias del caso, y por las rutas convenidas; y debe comenzarlo, una vez finalizada la carga los trámites administrativos.

**g) Cuidado y conservación de las mercaderías:** —

Al recibir las mercaderías a bordo por intermedio del capitán, el fletante/transportista asume el carácter de depositario de aquellas, y como tal está obligado a su guarda y conservación, y adoptar todas las medidas al respecto, como si las cosas fueran propias (Art. 271).

**h) Descarga de las mercaderías:** —

El buque debe dirigirse al puerto de destino de las mercaderías, conforme lo convenido. El fletante/transportador debe notificar al fletador/cargador, o al consignatario o receptor de la carga, que el buque está listo para descargar, mediante el envío de una carta de alistamiento.

**i) Entrega de las mercaderías:** —

Con esta prestación, el contrato de fletamento por viaje queda ejecutado. El fletante/ transportador debe entregar la mercadería tal como está descripta en el conocimiento, en el puerto de destino, al legítimo tenedor de dicho documento. Culmina la responsabilidad del fletante.

## Obligaciones del fletador/cargador y del consignatario de la carga:

**a) Entrega de la mercadería al fletante/ transportador en el puerto de carga:** —

El cargador/fletador debe poner la mercadería a la que se refiere el contrato a disposición del fletante/transportador en el lugar convenido o usual y en la cantidad y las calidades pactadas. Puede suceder:

- Que no haga entrega de la cantidad total prevista en el contrato, caso en que el fletador/cargador debe pagar el flete de la cantidad que deje de embarcar.
- Que no haga entrega de la mercadería; se resuelve el contrato con el pago de daños y perjuicios que sufra el fletante/transportador.
- Que haga entrega de una cantidad mayor que la convenida en el contrato; el fletante no tiene el deber de admitir la cantidad que exceda la contratada, pero si lo hace, el fletador debe pagar la cantidad de flete adicional.

**b) Pago del flete:** —

El flete es el precio que el fletador/cargador paga al fletante/transportista como contraprestación por la obra consistente en la entrega en destino de la mercadería. La obligación de pagar el flete comienza cuando el fletador/cargador ha sido notificado de que el buque está listo para recibir la mercadería, pero el flete solo puede exigirlo una vez concluido el viaje (cuando el fletante pone la carga en destino a disposición del tenedor legítimo del conocimiento de embarque, de no haber en la póliza de fletamento estipulaciones especiales sobre la época y la forma de tal pago.

**c) Recibo de las mercaderías:** —

El consignatario o receptor de la carga debe recibir la mercadería en el puerto o lugar convenido de descarga y entrega, y dentro de los plazos convenidos, pagando, además, el flete (si este deber estuviera a su cargo), las sumas que adeudare al fletante como contribución de avería gruesa, si en el viaje se hubiera dispuesto un acto de esta naturaleza.

## Aeronaves: Fletamento

### Concepto

El contrato de fletamento de aeronaves puede definirse como aquel mediante el cual una parte (explotador-fletante) conservando la tenencia de la aeronave, su conducción técnica y el control sobre su tripulación, se obliga a ponerla a disposición de la otra a cambio de un precio a los fines de realizar los viajes u operaciones aéreas previamente convenidas.

Es un contrato atípico desprovisto de individualidad propia y carente de régimen jurídico definido legalmente. La doctrina suele distinguir este tipo de contratos entre aquellos que combinan prestaciones propias de otros contratos típicos, denominados por ello mixtos o complejos, de aquellos otros nacidos ex novo de la voluntad negociadora de las partes y que carecen por completo de regulación legal que les sea aplicable, ni siquiera por aproximación o analogía, y que se conocen como totalmente atípicos o absolutamente innominados. El contrato de fletamento aéreo pertenece a la primera categoría, es un contrato mixto o complejo, que combina prestaciones de otros contratos que pueden reconducirse por la vía de la aplicación de la normativa correspondiente al contrato de transporte, obra o aplicación analógica del fletamento marítimo.



## Caracteres

- Conservación del carácter de flotador por parte del fletante
- Asunción por parte del fletante de una obligación de hacer
- Onerosidad del acto.

Puede haber fletamento de aeronaves tanto a los efectos de realizar transportes, como a los de realizar cualquier trabajo aéreo o actividad aeronáutica.

## Modalidades

Desde el punto de vista de la capacidad a disponerse de la aeronave, el fletamento puede ser TOTAL (cuando se cede la totalidad de los espacios internos de la aeronave, tanto para transporte de cosas, o la totalidad de plazas si se trata de traslado de pasajeros), PARCIAL (cuando el fletante cede una parte de la totalidad de los espacios internos o plazas).

Desde el punto de vista de la forma de medir el tiempo para ejecutar la prestación principal, el fletamento puede ser A TIEMPO (cuando dentro del plazo expresamente pactado el fletante se compromete a poner a disposición la aeronave y realizar todas las actividades que le indique el fletador), o POR VIAJE (cuando el fletante y el fletador acuerdan previamente cuáles serán los viajes a realizar indicando detalladamente sus circunstancias de tiempo, modo y lugar).

## El Contrato de Remolque. Distinción con la Asistencia y el Salvamento

Los buques de gran tonelaje para entrar o salir de puertos, o para navegar en estrechos canales o lugares acuáticos restringidos, requieren ser remolcados por otras embarcaciones menores de mayor facilidad de maniobra; también es necesaria para desplazar a embarcaciones que carecen de fuerza de propulsión propia.

En todo contrato de remolque hay una embarcación (el remolcador) que suministra su fuerza motriz o de propulsión a otra (el remolcado) para que esta se desplace sobre el agua. Se trata de una tarea de colaboración que un buque presta a otro. Puede asumir dos modalidades: Remolque-transporte y Remolque-maniobra, cuya distinción está caracterizada por la función económica que cumple cada una de ellas.

Estas operaciones, dentro de las aguas territoriales e interiores argentinas, entran dentro del concepto de cabotaje nacional.

### **Remolque-Transporte:**

---

**Es un acuerdo de voluntades en virtud del cual una parte, el armador del buque remolcador, se obliga frente a la otra parte, el armador del buque remolcado, mediante el pago de un precio cierto, a asumir la custodia de un buque (remolcado), a trasladar este buque de un punto a otro cuidando durante el viaje su conservación, y finalmente, a entregarlo en el lugar convenido en el mismo estado en que lo recibió en el puerto o lugar de origen.**

**Se caracteriza por la exterioridad de la fuerza motriz aplicada al buque remolcado y por el hecho de que el convoy formado por ambos buques está al mando y bajo la dirección del transportador (el armador del buque remolcador) quien lo ejerce por medio del capitán del buque remolcador.**

### **Remolque-Maniobra:**

---

**Es el contrato en virtud del cual una parte, el armador del buque remolcador, se obliga frente a la otra parte, el armador del buque remolcado, mediante el pago de un precio, a aplicar su fuerza motriz bajo las órdenes de este último, a fin de facilitar, complementar o llevar a cabo las operaciones de atraque, desatraque o movimiento del buque respectivo dentro de un puerto o de una zona determinada.**

**Caracteriza este contrato la exterioridad de la fuerza motriz y la circunstancia de que las operaciones sean dirigidas por el armador del buque remolcado, pudiéndolo ubicar dentro de los de locación de servicios.**

**Se rige por las disposiciones de la locación de servicios (Art. 355), existiendo la obligación, de ambos buques, de observar, durante todo el curso de la operación, todas las precauciones indispensables para no poner en peligro al otro buque (Art. 356).**

### **Intercambio De Aeronaves**

Es el contrato por el cual dos o más explotadores se ceden recíprocamente en locación o en fletamento sus respectivas aeronaves, tripuladas o no tripuladas, para satisfacer una utilidad común a todos ellos.

La actividad aeronáutica a realizarse por su intermedio puede ser muy variada:

- Transporte aéreo de cabotaje o internacional, regular o no regular
- trabajo aéreo
- etc.





## Tema 3: Transferencia internacional de información

---



---

**Este tema está vinculado con todo lo que vimos de la Sociedad de la Información y es justamente lo que su nombre indica es la transferencia de un país hacia otro de datos personales. Las formas son muy numerosas y tenemos, por ejemplo, vinculadas con el comercio exterior, como son las transferencias electrónicas de fondos interfronteras.**

---

Pero la forma más emblemática que tenemos de transferir datos de manera internacional es el "Correo Electrónico", tema del que nos ocuparemos en el punto siguiente.

De acuerdo con el Diccionario de la Real Academia Española, "correo electrónico" es el "sistema de comunicación personal por ordenador a través de redes informáticas"

Asimismo, algunas particularidades del correo electrónico son su capacidad de ser múltiple, reproducible, de fácil manipulación, no perteneciente a un espacio físico y de contenido universal.

Por otro lado, se entiende por "correo electrónico" al servicio utilizado en Internet que permite a los usuarios enviar y recibir mensajes mediante sistemas de comunicación electrónica.

Este se dirige en la red por el protocolo SMTP ("Simple Mail Transfer Protocol"), Protocolo Simple de Transmisión de Correo). Por medio de mensajes de correo electrónico se puede enviar no solamente texto, sino todo tipo de documentos en diversos formatos.

---

**Algunas aplicaciones que se utilizan para el envío y recepción de e-mails son: Microsoft Outlook Express, Microsoft Outlook, Netscape Mail, Eudora y Pegasus Mail.**

También existen servicios online dedicados al webmail como Gmail, Hotmail, Yahoo! Mail, etc. Estos exigen al usuario un registro para la obtención del servicio del correo electrónico, otorgándole una contraseña de uso personal.

El correo electrónico posee idéntica naturaleza a la del correo tradicional, radicando la diferencia en que las comunicaciones se transmiten a través de Internet, mediante tecnología digital.

**Protección Judicial**



El Código Penal de la República Argentina, en su libro segundo, título V, capítulo III, al tratar la violación de secretos y de la privacidad, tipifica en los arts. 153 y 155, modificados por la Ley de Delitos Informáticos, varias figuras penales relacionadas con la privacidad del correo electrónico.

- En el art. 153 tipifica el delito de violación de la correspondencia, al establecer: “Será reprimido con prisión de quince (15) días a seis (6) meses el que abriere o accediere indebidamente a una comunicación electrónica, una carta, un pliego cerrado, un despacho telegráfico, telefónico o de otra naturaleza, que no le esté dirigido; o se apoderare indebidamente de una comunicación electrónica, una carta, un pliego, un despacho u otro papel privado, aunque no esté cerrado; o indebidamente suprimiere o desviare de su destino una correspondencia o una comunicación electrónica que no le esté dirigida.

“En la misma pena incurrirá el que indebidamente interceptare o capture comunicaciones electrónicas o telecomunicaciones provenientes de cualquier sistema de carácter privado o de acceso restringido.



---

**“La pena será de prisión de un (1) mes a un (1) año, si el autor además comunicare a otro o publicare el contenido de la carta, escrito, despacho o comunicación electrónica.**

“Si el hecho lo cometiere un funcionario público que abusare de sus funciones, sufrirá, además, inhabilitación especial por el doble del tiempo de la condena”

- En el art. 155 tipifica el delito de publicación indebida de una correspondencia en su poder no destinada a la publicidad que pueda causar daño, al establecer: “Será reprimido con multa de pesos un mil quinientos (\$1500) a pesos cien mil (\$100.000), el que hallándose en posesión de una correspondencia, una comunicación electrónica, un pliego cerrado, un despacho telegráfico, telefónico o de otra naturaleza, no destinados a la publicidad los hiciere publicar indebidamente, si el hecho causare o pudiere causar perjuicios a terceros. Está exento de responsabilidad penal el que hubiere obrado con el propósito inequívoco de proteger un interés público”

El texto de estas normas del Código Penal, originariamente, no contemplaban expresamente al correo electrónico, lo que planteó largos y agudos debates doctrinarios y jurisprudenciales. Finalmente, la ley 26.388 de Delitos Informáticos introdujo dentro del texto, el término comunicación electrónica y por ende al correo electrónico.

---

**En todos los casos el bien jurídico protegido por las normas es la privacidad de las personas, derecho que, como vimos, tiene su fundamento en los arts. 19 y 43 de la Constitución Nacional. (Fernández Delpech, 2012)**

## Monitoreo Laboral y de Seguridad

En la actualidad muchas empresas realizan controles sobre los correos electrónicos de sus empleados. Esta práctica es llevada a cabo para evitar inconvenientes derivados del uso de la casilla de correo con fines personales como el daño a la imagen de la institución; la responsabilidad que podría provocar algún ilícito producido con la casilla; la transferencia de programas definidos como virus o troyanos que derivarían en la pérdida de la información y la disminución de la productividad de los sistemas; o la disminución de la productividad del personal por simple distracción.

Desde la postura de los defensores de la privacidad, que están en contra de esta medida, se argumenta fundamentalmente lo dictado por el art. 18, C.N., el cual establece:

---

El domicilio es inviolable, como también la correspondencia epistolar y los papeles privados

Siguiendo este principio, sería imposible para las empresas monitorear las casillas utilizadas por sus empleados, con más justificación aún porque jurisprudencialmente la correspondencia electrónica fue equiparada a la epistolar en el caso “Lanata, Jorge s/ desestimación”.

La justificación de este monitoreo reside en que las casillas de correo con fines laborales son otorgadas por las mismas empresas, no creadas por los particulares. Pero esto solo no es suficiente, sino que previamente deben los empleados ser notificados por la empresa acerca del control que esta ejercerá sobre el tráfico electrónico, a fin de garantizar que son utilizadas solo para el propósito con que fueron creadas y no para otros fines, como podrían ser el tráfico de material no correspondido con los objetivos empresariales; el robo y difusión de información propia de la empresa, y el uso de las casillas con fines de comunicación personal, entre otros.

Consecuentemente, al ser las cuentas de correo electrónico herramientas otorgadas por las empresas para realizar las tareas designadas, se encuentran en su legítimo derecho de controlarlas, así como podrían controlar cualquier otro instrumento provisto para la realización de otra tarea, pero siempre y cuando sea la casilla de correo otorgada exclusivamente para el oficio.

En caso contrario, se configuraría una intromisión en la privacidad por tratarse de correos electrónicos particulares, y no de asuntos empresariales. (Antiz Guerrero, et. al., 2010.)

Acá el tema fundamental pasa porque al empleado se lo notifique de forma cierta que debe hacer con el correo electrónico empresarial. Dado que si no es lo que dice Antiz Guerrero, se puede caer en lo que las empresas llaman "daño a la imagen" o "riesgo reputacional"

SPAM	NOTIFICACIONES ELECTRÓNICAS
<p>Se considera spam, o correo electrónico no solicitado, al correo electrónico enviado a un destinatario por una persona desconocida para él, sin previa autorización. Por lo general, tiene un fin publicitario; y es enviado a múltiples destinatarios.</p> <p>La ilicitud del spam reside en la perturbación de la vida del destinatario, pues utiliza un servicio pagado por aquel (el servicio de conexión a Internet), abusa de su tiempo para seleccionar y eliminar el spam, y emplea su computadora y su energía eléctrica. Además de los perjuicios sobre el destinatario, debe considerarse el perjuicio que sufre el proveedor de servicios de correo electrónico o el de acceso a Internet, consistente en las saturaciones en los servidores por el gran volumen de correos electrónicos no solicitados que circulan a diario. Desde el punto de vista económico, el costo que representa el envío de esos mensajes masivos es soportado por el servidor, sea a causa de horas adicionales del personal o por reparación de equipos dañados por saturación. Este perjuicio económico es, generalmente, trasladado como gastos adicionales a los usuarios.(Antiz Guerrero, et. al., 2010.)</p>	

SPAM	NOTIFICACIONES ELECTRÓNICAS
<p>La práctica judicial actual muestra que el sistema de notificaciones mediante el envío de cédulas judiciales existente se ha vuelto obsoleto y es una de las causas del atraso en el procedimiento judicial.</p> <p>Los nuevos sistemas que se intentan instrumentar para su aplicación al Poder Judicial, con relación a las notificaciones, se refieren tanto al acceso a través de Internet a la mesa de entrada de los Juzgados para conocer el estado de los expedientes, posibilitándose la notificación de algunas decisiones por este medio, así como la implementación de la notificación por e-mail como ampliación de los sistemas tradicionales de notificación por cédula. También existen sistemas mixtos en donde mediante el correo electrónico se notifica que hay novedades en un expediente y que comienzan a correr términos, a fin de que el destinatario del correo ingrese a un sitio, una mesa de entradas virtual, y pueda verificar las resoluciones del tribunal. (Fernández Delpech, 2012)</p>	

### A nivel nacional en el año 2011 se sancionó la ley 26.685 que establece:

Autorízase la utilización de expedientes electrónicos, documentos electrónicos, firmas electrónicas, firmas digitales, comunicaciones electrónicas y domicilios electrónicos constituidos, en todos los procesos judiciales y administrativos que se tramitan ante el Poder Judicial de la Nación, con idéntica eficacia jurídica y valor probatorio que sus equivalentes convencionales.

Como primera consecuencia de esta importante norma, la Corte Suprema dictó la acordada 31/2011, que establece "que toda persona que litigue por propio derecho o en ejercicio de una representación legal o convencional deberá constituir domicilio electrónico, para las causas judiciales que tramiten ante la Corte Suprema de Justicia de la Nación"

El trámite de la registración del domicilio electrónico constituido deberá realizarse solo por única vez, sirviendo este para todos los fueros nacionales y federales de todo el país. El Colegio Público de Abogados será quien les provea el e-mail y allí lo deberán gestionar. (Fernández Delpech, 2012)

---

## Cierre de unidad

---

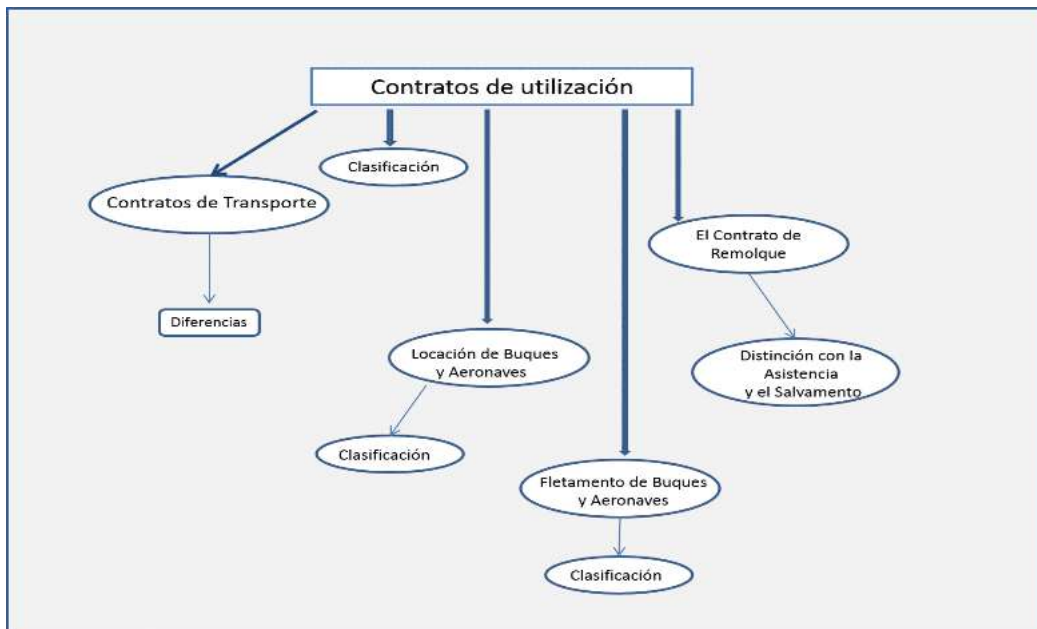


¿Qué son los contratos de utilización?

**Son aquellos los cuales las partes tienen en mira predominantemente, a cambio de un precio, el aprovechamiento para su función específica de una aeronave o de un buque de determinadas características técnicas individualizada.**

### Contratos de utilización

Para cerrar la unidad, dejamos un mapa conceptual de manera que puedan visualizar todos los conceptos enlazados de manera global.



Nota. Elaboración propia (2019)

## Introducción a la unidad

---



¿Quiénes intervienen en el sistema del transporte?

### Objetivo/s de la unidad

- Comprender cabalmente quienes son los sujetos del contrato de transporte y las personas intervinientes en la efectivización de dicho contrato

### Contenido de la unidad

#### UNIDAD VI: Sujetos de los contratos de transporte

- 1 Sujetos del Contrato de Transporte.
- 2 Derechos y Obligaciones del Capitán, del Comandante y del Conductor.

En este capítulo el estudiante va a analizar las obligaciones y responsabilidades de cada una de las partes que intervienen en el contrato del transporte y que prestan dicho servicio.

Recuerden que es necesario siempre consultar la normativa que se cita en cada tema y chequear las actualizaciones.

## Tema 1: Sujetos del Contrato de Transporte

---



### TERRESTRE:

### MARÍTIMO:

### AERONÁUTICO: CLASIFICACIÓN

#### Los sujetos del contrato de transporte terrestre de personas son:

- El transportista (Es la persona o empresa que se obliga a realizar el transporte con medios propios o ajenos, aunque también puede hacerlo realizar por otro empresario de transportes).
- Y el pasajero (toda persona que viaja en un medio de transporte público de personas. El que contrata, expresa o tácitamente, su propio desplazamiento es pasajero o viajero. Para adquirir la calidad de pasajero se requiere que la persona viaje pública y ostensiblemente; el que viaja de manera clandestina no es pasajero y carece, por tanto, de los derechos inherentes a la relación obligacional derivada de un contrato de transporte. Se considera que en este último supuesto no existe relación contractual previa).

#### Los sujetos del contrato de transporte terrestre de cosas son:

- El cargador (que es el sujeto que encarga el transporte y paga por ello el precio) Cargador, remitente o fletante es quien contrata en nombre propio el transporte de efectos, o sea, quien encarga la obra al transportista a cambio de lo cual paga un precio.

- El porteador (es el que realiza la traslación en el tiempo y forma estipulado en el contrato), Es la persona o empresa que asume la obligación de trasladar y custodiar la cosa y entregarla en tiempo y forma en destino. Ello, a cambio del pago de un precio que en este contrato se denomina "porte o flete".
- Pueden aparecer también las figuras de destinatario, el comisionista. El consignatario y el comisionista, son roles y funciones de intermediación en la transportación de mercaderías.

TERRESTRE:	MARÍTIMO:	AERONÁUTICO: CLASIFICACIÓN
------------	-----------	----------------------------

Dentro de los sujetos enumerados por la Ley de la Navegación, nos encontramos con:

- Dueño del buque: persona física o jurídica titular del derecho de dominio (art. 52 LN)
- Armador: es la persona física o jurídica que ejerce la titularidad de la navegación, es decir, el que utiliza o explota el buque. Puede ser el dueño o no (art. 170 LN).
- Capitán: art. 120 LN.
- A su vez, esa misma ley, en los arts. 104 a 119, se ocupa del PERSONAL DE LA NAVEGACION y distingue entre:
  - Personal embarcado: el que ejerce profesión, oficio u ocupación. Art. 109 – Ley 20.094 – De la Navegación Distintos cuerpos Conforme con su función específica, el personal embarcado integra los siguientes cuerpos:  
Cubierta;  
Máquinas;  
Comunicaciones;  
Administración;  
Sanidad;  
Practicaje.
  - Personal terrestre de la navegación: es el dedicado a ejercer profesión, oficio u ocupación en jurisdicción portuaria, o en conexión con la actividad marítima, fluvial, lacustre o portuaria (art. 111 LN).

TERRESTRE:	MARÍTIMO:	AERONÁUTICO: CLASIFICACIÓN
------------	-----------	----------------------------

- **Personal aeronavegante** - → Pilotos, navegantes, radiocomunicadores, mecánicos de a bordo, comisarios y auxiliares de a bordo.
- **Personal de Superficie** - → Controladores de tránsito aéreo, mecánicos de mantenimiento de aeronaves, despachantes de aeronaves, etc.

El personal cuya participación está directamente relacionada con la seguridad del vuelo, deberá estar HABILITADOS (Certificación de idoneidad) para sus funciones (art 76 1° parte del Cód Aeronáutico). No es así los que operan en relación a la administración, organización y al confort del pasajero.



- Navegación marítima: Personal terrestre de la navegación: es el dedicado a ejercer profesión, oficio u ocupación en jurisdicción portuaria, o en conexión con la actividad marítima, fluvial, lacustre o portuaria (art. 111 LN).
- Navegación aérea: Personal de Superficie a Controladores de tránsito aéreo, mecánicos de mantenimiento de aeronaves, despachantes de aeronaves, etc. Personal de Superficie son aquellas personas que desde tierra colaboran con la operación aérea. Se dedican a tareas diversas: seguridad del aeródromo, prevención de incendios y auxilios, balizas e iluminación, etc.

## El Armador y el Explotador

### ARMADOR

Es la persona física o jurídica que ejerce la titularidad de la navegación del buque. Esto significa que es quien utiliza o explota el buque, quien lo hace navegar por cuenta y riesgo propio, y a esos efectos "lo arma", es decir, lo equipa con todo lo necesario, materiales, víveres, personal, etc.

Propietario y armador son figuras diferentes que pueden o no coincidir en la misma persona; la propiedad es un rol estático, en tanto que el armamento es dinámico. Se precisa para ser armador: disponibilidad del buque, es decir, tener el derecho de utilizarlo por cuenta y riesgo propio. El armador, según la ley, actúa bajo la dirección y gobierno de un capitán. Dada la gran responsabilidad que tiene el armador, la ley ha establecido un sistema de publicidad que consiste en el deber de inscribirse en un registro especial.

Art. 170 - Armador es quien utiliza un buque, del cual tiene la disponibilidad en 1 o más viajes o expediciones, bajo la dirección y el gobierno de un capitán por él designado, en forma expresa o tácita. Cuando realice actos de comercio debe reunir las calidades requeridas para ser comerciante.

Art. 171 - La persona o entidad que desempeñe las funciones de armador de un buque de matrícula nacional debe inscribirse como tal en el registro correspondiente y en la sección respectiva del Registro Nacional de Buques. Las inscripciones pueden ser cumplidas también por el propietario, cuando el armador los omita. En defecto de inscripción responden frente a los terceros el armador y el propietario solidariamente, pero este último está exento de responsabilidad en el caso de que aquel haya dispuesto del uso del buque en virtud de un hecho ilícito con conocimiento del acreedor. La responsabilidad a que se refiere este artículo no afecta el ejercicio de los privilegios que existan sobre el buque, ni el derecho del propietario y del armador a limitar su responsabilidad.

Art. 172 - La inscripción de armador de un buque debe hacerse con la transcripción del título o contrato en virtud del cual adquiere ese carácter. Aquella se anotará también en el certificado de matrícula del buque.

### AGENTE MARÍTIMO

Tiene a su cargo realizar en los puertos de arribo del buque, las numerosas diligencias que, ante oficinas públicas y ante particulares, se deben cumplir con motivo de la llegada. Es decir, que realiza las gestiones de carácter administrativo y de carácter comercial conectadas con la entrada, permanencia y salida de un buque, así como las operaciones de carga y descarga. Es una figura necesaria y obligatoria. Ningún buque puede entrar a un puerto sin un agente marítimo. Lo designa el armador. Entre sus funciones encontramos: Realiza las gestiones necesarias ante organismos públicos y privados.— A nivel privado, representa al armador, contrata remolque y amarre. Su nombramiento corresponde al propietario o armador. Sobre su responsabilidad, establece el art. 199 que no responde de las obligaciones de su representado, salvo la responsabilidad que le corresponde por sus hechos personales o la que surja de las leyes y reglamentos fiscales y administrativos. La norma aplica las normas del mandato.

### EXPLOTADOR

La ley llama de este modo a la persona que utiliza la aeronave legítimamente por cuenta propia, aun sin fines de lucro (art. 65).

En principio, se presume que el propietario es el explotador de la aeronave, salvo que haya transferido tal carácter a otro sujeto a través de un contrato debidamente inscripto. La inscripción de tal contrato, libera al propietario de las responsabilidades del explotador, las cuales quedaran a cargo de la otra parte contratante. En caso de no haberse inscripto el contrato, el propietario y explotador serán responsables solidariamente de cualquier infracción o daño producido por causa de la aeronave (art. 67).

El Código adopta el régimen de la responsabilidad objetiva y limitada.

## Partes intervinientes en los diferentes contratos de transporte.

### Personal embarcado y aeronáutico

#### PERSONAL EMBARCADO: —

Es el personal embarcado: el que ejerce profesión, oficio u ocupación, además del capitán podemos encontrar, entre otros, al personal de Cubierta; de Máquinas; de Comunicaciones; de Administración; de Sanidad y de Practicaje.

#### PERSONAL AERONAUTICO: OTROS TRIPULANTES —

Especialmente en las aeronaves de mediano y gran porte dedicadas al transporte, la reglamentación exige, en función de una mayor seguridad, la integración de una tripulación mínima. Es por ello que además del comandante (piloto de la aeronave), se requiere un COPILOTO que asiste a aquel en todas las funciones vinculadas a la conducción técnica de la aeronave, y está destinado a reemplazarlo en caso de fallecimiento o incapacidad del primero en circunstancias de vuelo.

Los vuelos de prolongada distancia requieren también un MECÁNICO DE A BORDO, responsable de la conservación y buen funcionamiento de la aeronave durante el vuelo y de su reabastecimiento durante las escalas que medien su destino final. Reporta novedades al Comandante, quien tomará las medidas pertinentes en cada caso bajo su responsabilidad. Las aeronaves de mediano y gran porte deberán contar también con COMISARIO DE A BORDO, cuyas funciones no hacen a la seguridad, pero que cobran importancia en orden a cuestiones administrativas del viaje (documentación de pasajeros y carga, por ej.). Es responsable directo de la atención y el confort de los pasajeros, utilizando como auxiliares directas a las aeromozas o azafatas.

#### PERSONAL DE SUPERFICIE —

El Código Aeronáutico (arts 88, 89, 90) únicamente contempla en forma expresa dentro de este grupo al JEFE DE AERÓDROMO PÚBLICO, como autoridad máxima de aquel en su dirección, coordinación y régimen interno. Será designado por la autoridad aeronáutica, quien determinará sus facultades y obligaciones vía reglamentación. También dispone la obligación para los aeródromos privados de la designación de un encargado por parte del propietario, cuyo nombre, domicilio y fecha de designación deben ser comunicados a la autoridad aeronáutica.

Pero dentro de ese personal de superficie, también tenemos contemplados, por la reglamentación de la Ley de Fondo, sujetos muy importantes para la seguridad de la aeronavegación, como los MECÁNICOS DE MANTENIMIENTOS DE AERONAVES, DESPACHANTES DE AERONAVES, INSTRUCTORES DE SIMULADORES DE VUELO y CONTROLADORES DE TRÁNSITO AÉREO.

## Tema 2: Derechos y Obligaciones del Capitán, del Comandante y del Conductor

---



### Capitan

---

Es el jefe de la expedición navegatoria. Está definido en el art. 120 como la persona encargada de la dirección y gobierno del buque.

Es el delegado de la autoridad pública para conservar el orden en el buque y velar por la seguridad de la embarcación, personas y carga; y es representante del propietario y armador.

Para desempeñarse como tal es necesario contar con habilitación e inscripción.

**La designación del capitán corresponde al armador, y también puede despedirlo.**

**Las funciones del capitán pueden dividirse en técnicas, privadas y públicas.**

1

**Funciones Técnicas:** Tiene a su cargo la dirección y maniobra del buque; la registración en los libros; la manipulación estiba y conservación de las mercaderías cargadas a bordo y la distribución en forma conveniente de la carga (arrumaje).

2

**Funciones Públicas:** Ejerce la policía de a bordo, las facultades instructorias, de registro y del estado civil.

1. Policiales: Prevención y represión de acciones que atenten contra la seguridad de la comunidad navegatoria.
2. Instructorias: Ante delitos instruye sumario.
3. Registro: Asienta en el diario de navegación los nacimientos, defunciones, matrimonios in extremis, desaparición de personas, otorgamiento de testamento, recepción de testamentos ológrafos, etc.

Ley 20.094 De la Navegación

**Art. 121** El capitán es delegado de la autoridad pública para la conservación del orden en el buque, y para su seguridad y salvación, así como la de los pasajeros, tripulantes y carga. Los tripulantes y pasajeros le deben respeto y obediencia en todo cuanto concierne a las referidas funciones.

**Art. 122** Funciones En su carácter de delegado de la autoridad pública ejerce funciones de policía, y en tal carácter le compete:

- Mantener el orden interior del buque, reprimir faltas cometidas a bordo por tripulantes o pasajeros e imponer a bordo las sanciones establecidas por las leyes y reglamentos respectivos;
- Instruir, en caso de delito, la prevención correspondiente con arreglo a lo dispuesto en la parte pertinente del Código de Procedimientos en materia penal para la Justicia Nacional. Cesa su intervención al llegar a puerto, donde debe comunicar el procedimiento a la autoridad marítima si se trata de puerto argentino, o a la autoridad consular o diplomática argentina si se trata de puerto extranjero;
- Comunicar de inmediato y por el medio más rápido a la autoridad marítima o consular más cercana todo accidente de navegación ocurrido al buque o causado por él, y cualquier otra novedad de importancia observada en la ruta que afecte a la navegación.

**Art. 123** Actas de registro civil En su carácter de oficial de registro civil, el capitán extiende en el diario de navegación las actas de los nacimientos o defunciones que ocurran a bordo, y las de los matrimonios en artículo de muerte que allí se celebren, ajustando su cometido a lo dispuesto en la ley respectiva de la Capital Federal y en las complementarias que resulten aplicables.

En caso de desaparición de personas, instruye la información sumaria pertinente, y consigna en el diario de navegación las circunstancias principales de la desaparición, y las medidas adoptadas para la búsqueda y salvamento.

**Art. 124** Testamentos El capitán otorga el testamento marítimo y recibe el testamento cerrado con las formalidades dispuestas por la ley respectiva, dejando constancia de ello en el diario de navegación. También hace constar en el mismo libro la entrega del testamento ológrafo.

**Art. 125** Fallecimientos a bordo: Cuando fallezca a bordo una persona, el capitán levantará el inventario de sus papeles y pertenencias con asistencia de dos (2) oficiales del buque y dos (2) testigos pasajeros, si los hubiera. Con respecto al cadáver está autorizado a tomar las disposiciones que exijan las circunstancias.

**Art. 126** Delegación de la autoridad pública: Los bienes inventariados y el respectivo inventario, así como la copia autenticada de las actas de nacimiento, defunción, matrimonio o desaparición de personas, y los testamentos otorgados o recibidos a bordo, deben ser entregados por el capitán a la autoridad marítima o consular, según corresponda, del primer puerto de escala, haciendo mención de ello en la exposición que en

tal oportunidad debe levantar de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 131, inciso m) y con expresa referencia a la anotación pertinente del diario de navegación.

3

**Funciones Privadas:** Es representante del armador y del propietario; tiene la representación procesal de ambos.

**Art. 201** Carácter: El capitán es representante legal del propietario y del armador del buque, no domiciliados en el lugar, en todo lo referente al buque y a la expedición, sin perjuicio del mandato especial que pueda conferírsele.

**Art. 201** En los puertos donde el armador o el propietario no tengan su domicilio, el capitán ejerce la representación judicial, activa y pasiva de aquellos en todos los asuntos relacionados con la expedición. En las mismas circunstancias, y siempre que el puerto no sea el lugar del domicilio del fletador o del respectivo cargador, tiene también la representación de estos a fin de salvaguardar los intereses de la carga.

## Atribuciones del Capitán



**Art. 130** – Compete especialmente al capitán:

1. Resolver todas las cuestiones que se susciten en navegación, sea entre tripulantes o pasajeros, o entre unos y otros;
2. Acordar licencias a la tripulación para bajar a tierra o permanecer fuera del buque, de acuerdo con las exigencias del servicio;
3. Disponer sobre la organización de los servicios del buque, de acuerdo con las normas legales o reglamentarias vigentes;
4. Disponer el abandono del buque en peligro cuando sea razonablemente imposible su salvamento;
5. Ejercitar toda otra facultad que le otorguen las leyes o reglamentos vigentes.

## Derechos del capitán

- 1 Dar las órdenes para el gobierno y dirección del buque.
- 2 Contratar fletamentos.
- 3 Ser indemnizado por despido sin causa legítima.

## Obligaciones del capitán

- No cargar mercaderías en malas condiciones y observar el buen arrumaje de las mismas.
- Reconocer que el buque está en condicione de navegar.
- Llevar asiento formal en lo que concierne a la administración del buque.
- Justificar en el primer puerto las echazones (arrojar mercaderías al agua en caso de peligro de flotabilidad) y lo sucedido en el salvamento y naufragio.
- Al terminar el viaje, rendir cuentas al armador.

## Prohibiciones

- No puede enajenar el buque.
- No debe hacer negocios por su cuenta.
- No debe abandonar el buque, salvo caso de naufragio.

## Comandante de aeronave

### Caracteres:

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

Es el piloto al mando, exclusivo responsable de la aeronave, su dirección, gobierno y maniobra.



A

B

C

D

Su designación puede ser expresa o tácita, salvo en el caso del transporte aéreo, en que deberá ser siempre expresa y constar en los libros de a bordo.

A

B

C

D

Su designación corresponde al explotador, sujeto que no coincide necesariamente con la figura del propietario de la aeronave.

A

B

C

D

Posee atribuciones, deberes y derechos de distinta fuente jurídica, predominando el elemento público sobre las facultades y deberes de derecho privado.

A

B

C

D

Es representante legal del explotador durante toda la travesía "pudiendo efectuar compras y gastos necesarios" para la expedición y para garantizar la seguridad de los pasajeros, tripulación, carga y terceros situados en la superficie, sin necesidad de contar con mandato especial.

### Atribuciones, derechos y obligaciones:

- Funciones disciplinarias: La autoridad a bordo ejerce esta función sobre los pasajeros y tripulantes. El comandante de la aeronave tiene, durante el viaje, poder de disciplina sobre la tripulación y de autoridad sobre los pasajeros. Debe velar por la seguridad de los mismos, no pudiendo ausentarse de la aeronave sin tomar las medidas correspondientes para su seguridad. La autoridad del comandante comprende, sea respecto de la tripulación o de los pasajeros, el poder de desembarcarlos cuando sea necesario por motivos de seguridad. Está también habilitado para adoptar medidas de prevención
- Funciones técnicas: Se refieren directamente a la conducción de la aeronave y constituyen facultades importantes, a cuyo respecto el comandante no depende del explotador, sino que cuenta con ellas por la sola virtud de estar al frente de la máquina.
- Actos de avería gruesa
- Representante legal del explotador
- Delegado de la autoridad pública
- Funciones notariales y de Registro Civil

---

**El comandante de aeronave es un miembro de su tripulación a quien le corresponde la dirección de la máquina y que ocupa una posición clave en materia de aviación. La OACI lo define como el piloto responsable de la conducción y seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo. Artículo 79: "Toda aeronave debe tener a bordo un piloto habilitado para conducirla, investido de las funciones de comandante. Su designación corresponde al explotador, de quien será representante."**

**Corresponde al explotador nombrar al comandante. El comandante es también representante del explotador cuando ambos caracteres no coinciden en una misma persona.**



## Cierre de unidad

---



¿Quiénes intervienen en el sistema del transporte?

**Intervienen tanto los sujetos del contrato como la tripulación establecida de cada medio de transporte.**

### Código aeronáutico

En el siguiente documento podrán consultar la normativa referente a la aeronáutica.



**ME U VI Codigo Aeronautico.pdf**  
307.2 KB



LEY N° 17.285. (1967). Código aeronáutico. Índice temático. Recuperado el 20 de Octubre de 2018 de: Infoleg

## 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.