**Temas 18 y 19**

**Derecho aeronautico:**

Historia: La Ley 17.285. Fue redactada por Hector Perutti, más moderno porque depende del avance constante tecnológico.

Caracteres.

* Internacionalidad, porque en pocos minutos pasas de un país al otro
* Depende de un hecho técnico
* Politicidad porque si pasamos de una nación a otra, estamos pasando distintas soberanías,
* Dinamismo, en el sentido de que este derecho es cambiante y dinamico, y como depende de un hecho técnico, se van modificando y cada vez evolucionan mas rápido,

Autonomías.

* Autonomia científica, los doctrinarios del derecho aeronáutico
* Autonomia legislativa, código aeronáutico especifico de la materia
* Autonomia didáctica.

Definición: Es el conjunto del principio y normas del derecho publico y privado de orden nacional e internacional, por eso hay integridad que rigen las instituciones jurídicas nacidas de la circulación aérea.

Fuentes del derecho aeronáutico.

* -DERECHO COMUN, la ley 11285
* -LA COSTUMBRE
* -LOS PRINCIPIOS GENERALES DEL DERECHO
* -CONVENCIONES INTERNACIONALES:

Convencion de Paris de  1919: los contratantes en esa convención reconocen la soberanía sobre el espacio aéreo y atmosférico de cada nación, pero permite el sobrevuelo inocente o paso inofensivo, que todos estos países sobrevuelen inocentemente otros estados

Convencion de Barsovia 1929: establece el tipo de responsabilidad que les cabe a las empresas de aeronavegación , establece la diferencia entre responsabilidad contractual y extracontractual

Convencion de Chicago de 1944:  En está convención se crea la O.A.C.I Organización de aviación civil internacional y en esta convención además de crear la OACI se determina nuevamente el paso inocente pero además, las escalas técnicas de cada país, ya sea para que los pasajeros suban o bajen o los aviones tengan cierta autonomía de vuelo.

IATA: Es una asociación civil sin fines de lucro, integrada por empresas que se dedican a la aeronavegación y determina el valor o los costos de los vuelos,

* El ente que regula todo lo que refiere a la aviación aérea es el A.N.A.C administración nacional de aviación civil se crea en el 2007 es la autoridad aeronáutica y depende de secretaria de transporte de la nación.

Espacio aéreo: Es el ambiente que se apoya sobre la tierra firme y el mar y que se extiende sobre toda la superficie terrestre,

* ARTICULO 6° – Nadie puede, en razón de un derecho de propiedad, oponerse al paso de una aeronave. Si le produjese perjuicio, tendrá derecho a indemnización

Circulación aérea: Es el objeto de la actividad aeronautica , el despegue, la aterrizacion

El aeródromo es toda superficie plana que se destine al aterrizaje o despegue de aeronaves, esos pueden ser públicos o privados, los públicos son Ezeiza, Aeroparque, Palomar y privados Reciben nombre de Aeropuertos

Superficies de despegue y aterrizaje: son áreas imaginarias, oblicuas, y horizontales que se extienden sobre cada aerodromo tendientes a limitar la altura de los obstáculos.

Aeronave: Son aparatos o mecanismos que pueden circular en el espacio aéreo, aptos para transportar cosas y personas.

Naturaleza jurídica: bien mueble registrable, se registra en el registro nacional de aeronaves, hay una inscripción.

* Propietario: el que aparece en el registro nacional de aeronaves
* Explotador: quien utiliza la aeronave por cuentas propias

Pueden ser que coincidan ambos

Hipoteca: Pueden ser hipotecados, no tiene privilegio de 1er grado como resto de hipotecas.

Privilegios.

* Se pagan los gastos causídicos, son los gastos causales,
* luego derechos por autorización de los aeródromos, las aeronaves pagan
* Los créditos por aprovisionamiento y reparaciones, cobran primero antes que el hipotecario,  3) luego cobran los créditos de la tripulación por el ultimo mes del trabajo, cobran los tripulantes, y recién ahí cobra el acreedor hipotecario
* Hipoteca, plazo de duración de 7 años, las aeronaves públicas no pueden ser embargas si pueden ser embargadas las aeronaves privadas.

Tipos de aeronaves.

* LV: Aeronave de carácter privada, particular y comercial.
* LV-X: Uso experimental.
* LQ: Aeronave de carácter publico, esta no susceptible de embargamiento

Personal aeronáutico: Personas que realizar actividades a bordo de la aeronave, se requiere certificado de idoneidad, legislado en 17285 y ley de contrato de trabajo, 20744.

* Piloto. Tambien llamado comandante, tiene funciones técnicas ya que tiene la obligación de realizar toda la patología y cuestiones que hacen, al estado de vuelo, tambien tiene disciplinaria respecto de pasajeros y personal embarcado.
* Tiene facultades comerciales, de repente se ve obligado de quedarse en algun lado comprar alimentos, facultades de oficial publico, puede registrar los nacimientos que se produzcan en la aeronave, registran las defunciones, los matrimonios, los testamentos, va a remitir copia a la autoridad competente

**Derecho espacial:**

Concepto: Es un derecho de carácter internacional y que excede lo que es el espacio aéreo. En sentido literal cosmonauta es un navegante del cosmo, es el tripulante de un vehiculo cósmico.

Denominaciones.

* Según los rusos o soviéticos pilotos siderales,
* Astronautas en estados unidos,
* Cosmonautas para los argentinos

Contrato de trabajo: Aca no existe contrato de trabajo específicamente, es un contrato de trabajo especial, tiene conocimientos técnicos, contrato de trabajo especial, con conocimiento científico y considerada actividad riesgosa, es un científico del espacio, la figura del cosmonauta no es la misma condicion jurídica, no es una figura típica, se dice que el cosmonauta es enviado de la humanidad,  a través de resolución de la ONU, porque se considera que el espacio es res comunis humanitatis, cosa común de toda la humanidad, por eso cuando se envía un cosmonauta

* En cualquier cuestion funciona la justicia federal.

**Derecho de la navegación.**

Etapas: Habia 2 etapas la navegación a vela hasta la revolucion industrial, ahí aparece el acero y en ese periodo anterior a navegación a vela era a madera, y era mucho más pesada. Primera etapa, hasta la revolución industrial hasta a vela, es donde el derecho comercial floreció, por eso las costas se crearon mercados. Con rev ind aparece acero, embarcaciones mas livianas y todo lo que se refiere al derecho del mar, se maneja de una manera más rápida, también aparece el vapor y comienza  a haber regulaciones en todas las partes del mundo especialmente a mediados de SXIX,

Fuentes del derecho marítimo.

La ley 20.094 que es la ley de navegación, estaba prevista ante de la unificación, la ley de navegación quedo sola, en una sola ley, se contienen las cuestiones referidas a la navegación, las fuentes son la ley, las normas internacionales, a las que se llega a través de las convenciones internacionales, las costumbres, doctrina,

Fue dictada el año 1959 y ha sido modificada y la última modificación que estuvo fue cuando se modifico el CC Y C.

Mar territorial: es hasta 12 millas marinas, desde la zona de las más bajas mareas,

Zona contigua: hasta 24 millas marinas pero están incluidas las 12

Zona económica exclusiva:es hasta las 200 millas marinas

* Todas los países ejercen su soberanía en el mar territorial, Contigua tienen poder policial, La misma nación costera en Zona Economica Exclusiva.

Buque: Es cualquier construcción flotante, que este destinado al transporte de personas o cosas, siempre que este destinado a la navegación

* Naturaleza jurídica: es un bien mueble registrable, se registra en el registro nacional de buques que depende de la prefectura nacional de la Argentina, tambien en el registro se van a registrar todos los contratos que se hagana  través de los buques, la vida útil de un buque es de 200 años, se puede hacer por escritura publica o boleto de compraventa con firma certificada la inscripción y la ley determina 2 clases de buques

Buques mayores: que son los que tienen más de 10 toneladas de arqueo (totalidad de la capacidad del buque)  ES HIPOTECABLE como la AERONAVE.

Buques menores: tienen menos de 10 toneladas de arqueo.

* El régimen de la hipoteca en el derecho del mar, tiene algunas diferencias con el que conocemos del derecho civil, la hipoteca tiene privilegio de 1er grado en el acreedor hipotecario es el 1ro que cobra
* No tiene el privilegio de 1er grado dentro del ámbito del derecho de navegación, tiene características del derecho publico y del derecho privado, mismos principios que el derecho aeronáutico tiene legislación propia y tiene sus propias características y propios doctrinarios.

Documentación necesaria.

* Certificado de matricula: Lo otorga el registro
* Libro de rol: donde van a figurar en que condiciones salio el buque y que se va modificando a lo largo del trayecto del viaje
* Libro diario de navegación.
* Libro de quejas.
* Ejemplar de la ley de navegación.
* Libro de inspecciones.

Contrato de ajuste: El contrato que se celebra individualmente entre el armador, por una parte, y el capitán, oficiales o demás individuos de la tripulación, por la otra, se denomina contrato de ajuste, y consiste, por parte de éstos, en prestar servicios por uno o más viajes, por un tiempo determinado o indeterminado, mediante un salario y bonificaciones. Las partes podrán convenir libremente condiciones complementarias. El armador adquiere la obligación de hacerles gozar de todo lo que les corresponde en virtud de lo estipulado y de la ley. Las condiciones del ajuste se prueban por el contrato de ajuste; a falta del mismo, servirán de prueba el libro de rol y la libreta de embarco.

* El pago podrá ser convenido ya sea por una suma global, por mes o por viaje; además, la retribución podrá ser por una suma fija o por una participación en el flete, el producido o la ganancia o combinación de las diferentes formas.
* Cuando en el contrato de ajuste se fije salario por viaje, deben establecerse las condiciones en que será aumentado si el viaje se prolongara apreciablemente; ninguna reducción puede hacerse al salario estipulado si la duración se abreviase.
* En los contratos de ajuste por viaje o viajes y por tiempo determinado, las partes quedarán desvinculadas a su vencimiento, sin más obligaciones y sin necesidad de notificación.
* Si el contrato de ajuste por tiempo determinado venciera estando el buque en navegación, se considerará prorrogado hasta la terminación de la descarga en el primer puerto de escala. Si ello ocurriera fuera de puerto de enrolamiento o retorno habitual, deberán pagársele los gastos de retorno, transporte de su equipaje, alimentación y alojamiento de acuerdo con su categoría.
* En los contratos de ajuste por tiempo indeterminado se establecerán las condiciones en que las partes podrán darlo por terminado, estableciéndose que deberá mediar notificación escrita con cuarenta y ocho horas de anticipación; este plazo no podrá vencer con posterioridad a la salida del buque.
* Armador es el que arma el viaje. Propietario es el que figura en el regustro. Tripulación son los trabajadores del buque, siendo el Capitán el que tiene funciones de dirección del buque. Es oficial público.
* Existe a casco desnudo (sin tripulación y eso) o a casco completo (con tripulación).

Obligaciones. Son obligaciones de los oficiales y gente de la tripulación

* Ir a bordo con su equipaje y prontos para seguir viaje el día convenido, o en su defecto, el señalado por el capitán, para ayudar al equipo y cargamento del buque, so pena de que puedan ser despedidos y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo siguiente;
* No salir del buque, ni pasar en ningún caso la noche fuera de él, sin licencia del capitán, so pena de perder un mes de sueldo;
* No sacar del buque su equipaje, sin que sea inspeccionado por el capitán o contramaestre, bajo la misma pena de perdimiento de un mes de sueldo;
* Obedecer sin contradicción al capitán y demás oficiales en respectivas calidades, abstenerse de riñas y embriaguez o cualquier otro desorden, bajo las penas establecidas en los artículos 906 y 991;
* Auxiliar al capitán, en caso de ataque del buque o desastre que sobrevenga al buque o a la carga, sea cual fuere su naturaleza, so pena de perdimiento de los sueldos vencidos;
* Acabado el viaje, ayudar al desarme del buque, conducirlo a seguro surgidero y amarrarlo, siempre que el capitán lo exigiere;
* Prestar las declaraciones necesarias para la ratificación de las actas y protestas formadas a bordo, recibiendo por los días de demora una indemnización proporcionada a los sueldos que ganaban; faltando a ese deber, no tendrán acción para exigir los sueldos vencidos.

Tripulación: es el conjunto de personas embarcadas, está el capitán, maestranza, marinería,

El practico tiene la función de hacer ingresar los buques a los puertos, hay puertos como [bs.as](http://bs.as/) que tiene banco de arena, el que conoce la profundidades las medidas son los practicos, no es el capitán, se llama al practico del puerto.

* Por cada ingreso cobran 10mil dólares,
* De ríos interiores se llama Baqueano, también se lo puede considerar personal embarcado

Capitán: persona encargada de la navegaciony gobierno del buque, es el delegado de la autoridad publica, para conservar el orden dentro de ese buque, es el representante legal del propietario y del armador. Tipos de capitán:

* Capitan de ultramar, categoría máxima puede navegar cualquier tipo de buque
* Capital fluvial: no puede superar la línea de rio de la plata haría que estuviera en armas de ultamar Montevideo y cabo san Antonio (art 120)
* Capitan de pesca.

Buque: art 2 de la ley de navegación define al buque diciendo toda construcción flotante, destinada a navegar por agua. Con respecto artefactos navales, navegaciones flotantes auxiliares, plataformas petroleras, hace referencia a que se comprende por buque, todas las partes casco mastines, velas, todos los componentes que pueden ser inclusivos dentro esta expresión. El buque en cuanto a naturaleza jurídica hace que se lo considere como un bien mueble registrable, con lo cual para ello necesita estar inscripta en el registro nacional de buques.

Pabellón o bandera de conveniencia: la nacionalidad es el vinculo juridico que une al buque y al estado, cuya bandera en argola, puede tener una sola nacionalidad, no puede tener mas de una nacionalidad, el pertenecer a un determinado país implica representarlo en materia de pagos de impuestos, muchas veces los buques son inscriptos en países donde tienen pocos controles, prácticamente ningún, nunca tocan puertos, no ejercen función en cuanto comercio exterior, bandera de conveniencia, tienen determina liviandad en los controlaes y cuestiones tributarias lo hacen, Debe cumplirse con la publicidad el buque, y esa es lograda cuando se registra, en el registro nacional de buques que depende de prefectura, sujeto de cualquier tipo de transacción judicial y derecho real ahí la necesidad de su registración.

Clasificación. Los buques se clasifican en:

* Según la función que cumplen: Públicos o privados, la carac que tipifica es que no son públicos o privados por la pertenencia o no del estado, si no por la función que emplean.
* Por su tonelaje, mayor de 10 toneladas o menor, (15).
* Por su nacionalidad.
* Por la navegación que efectúan: fluviales, marítimos (cabotaje, ultramar)

Hipoteca naval: Pude ser constituida sobre buques grandes mas de 15 toneladas, porque para buques menores prenda. Quienes pueden:

* Propietario
* Copropietario
* Capitan

Situacion de extrema urgencia: habilita como caso especial para que pueda hipotecar, y característica tipificante, se trata de un privilegio que se le reconoce al acreedor pero a diferencia del derecho común , no es cobrado por encima del resto de los privilegios, no es de 1er grado sino que puede venir mucho después.

Embargo: El buque puede ser embargado tambien en esta área de la navegacion se conoce 2 tipos de embargos, preventivo y ejecutivo. Los supuestos de inembargabilidad son:

* Los buques de guerra nacionales o extranjeros, y los buques en construcción destinados a incorporarse a los efectivos militares de un estado;
* Todo otro buque afectado al servicio del poder público del Estado nacional, de una provincia o de una municipalidad y losdemás buques de propiedad o explotados por el Estado nacional, una provincia o una municipalidad si el propietario o explotador enuncia a ampararse en la limitación de responsabilidad prevista en el Título III, Capítulo I, Sección 4ª. Tampoco pueden ser embargados los buques afectados al servicio del poder público de un estado extranjero;
* Los buques cargados, prontos para zarpar, salvo que la deuda respectiva haya sido contraída para reparar, aprestar y aprovisionar el buque para ese viaje o sea posterior a la carga del buque.

Sujetos.

* Propietario: el que figura como titular de dominio del buque, puede tratarse de una persona humana on persona jurídica pero necesariamente tiene que tener domicilio en la republica argentina, puede ser objeto de condominio tambien.
* Armador: el que se sirve de la utilización de ese buque que puede ser la misma persona o diferente por eso se regula de forma distinta.
* Capitan: persona encargada de la navegaciony gobierno del buque, es el delegado de la autoridad publica, para conservar el orden dentro de ese buque, es el representante legal del propietario y del armador.

Obligaciones del capitán.

* Verificar que el buque sea idóneo para el viaje a emprender y que esté armado y tripulado reglamentariamente;
* Verificar el buen arrumaje y distribución de los pesos a bordo y el cumplimiento de las normas sobre seguridad de la carga y estabilidad del buque;
* Rechazar la carga que considere peligrosa para la seguridad del buque u otras cargas que, teniendo tal característica, no estén acondicionadas de acuerdo con las reglamentaciones nacionales o internacionales, y arrojar al agua la que se vuelva peligrosa durante el viaje;
* Efectuar las inspecciones destinadas a verificar el cumplimiento de los servicios y el estado material del buque;
* Disponer la ejecución de zafarranchos y la instrucción del personal del buque y de los pasajeros, en todo lo relativo a servicios de emergencia, de acuerdo con lo establecido en leyes y reglamentos vigentes;
* Adoptar en caso de peligro, todas las medidas que estén a su alcance para la salvación del buque, de las personas y de la carga que se encuentren a bordo, realizando, si fuera necesario, una arribada forzosa o pidiendo auxilio;
* Tomar los prácticos necesarios en los lugares en que los reglamentos o la prudencia lo exijan;
* Encontrarse en el puente de mando en las entradas y en las salidas de puertos, en los pasajes por canales balizados, estrechos o lugares de navegación restringida, en caso de niebla, en navegación por zonas de intenso tránsito y, en general, en toda otra circunstancia en que los riesgos sean mayores; 52
* Velar por el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias referentes al alojamiento y alimentación de la tripulación y de los pasajeros y por el buen estado sanitario e higienico del buque;
* No abandonar el buque en peligro, sino después de haber agotado todos los medios de salvación, y luego de emplear la mayor diligencia para salvar personas, cargas y documentos de a bordo, correspondiéndole, en todos los casos, ser el último en dejar el buque;
* Acudir en auxilio de las vidas humanas, aun de enemigos, que se encuentren en peligro en el mar, de acuerdo con lo establecido en las convenciones internacionales incorporadas al ordenamiento jurídico nacional. Cesará esta obligación cuando ella signifique un serio peligro para el buque o las personas en él embarcadas, o cuando tenga conocimiento de que el auxilio está asegurado en mejores o iguales condiciones que las que él podría ofrecer o cuando tenga motivos razonables para prever que su auxilio es inútil. De estas causas debe dejar constancia en el diario de navegación;
* Después de un abordaje, y siempre que pueda hacerlo sin peligro para su buque, tripulación y pasajeros, prestar auxilio al otro buque, a su tripulación y pasajeros, y comunicar a este último buque, en la medida de lo posible, el nombre del suyo y su puerto de matrícula, así como los puertos de donde procede y a dónde se dirige;
* En caso de siniestro, agotar los recaudos tendientes a encontrar a los desaparecidos, siempre que a su juicio ello no implique riesgos graves para la seguridad de las personas, buque y carga;
* Presentarse dentro de las 24 horas hábiles siguientes a su llegada a puerto argentino ante la autoridad marítima, o ante el cónsul si es puerto extranjero, para levantar una exposición sobre los hechos extraordinarios ocurridos durante el viaje y de interés para la autoridad marítima, con transcripción de la parte pertinente del diario de navegación.
* Cumplir y hacer cumplir toda obligación legal o reglamentaria que le sea impuesta en consideración a sus funciones de delegado de la autoridad pública, o como representante del armador en lo que se refiere a las relaciones de éste con las autoridades

Contrato de utilización de buque: Es aquel que tiene por finalidad esencial el aprovechamiento de un buque y en virtud del cual una de las partes, a cambio de una contraprestación, adquiere el derecho y 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.

* Clasificaron doctrinaria: Un sector de la doctrina separa los contratos en 2 grupos, por un lado, los contratos de utilización y por otro, los contratos de transporte.
* Otro sector doctrinario, por el contrario, dentro de los contratos de utilización incluye a los contratos de transporte. Esta última postura es adoptada por la ley de navegación.
* Para González Lebrero la locación no debe considerarse un contrato de utilización, ya que puede lacarse un buque con otros fines que no sean la explotación comercial.

Contrato de fletamiento: Uria define el fletamento ordinario como "aquel contrato por el cual un naviero (fletante) cede a otra persona (fletador) la utilización de todo o parte de un buque para la carga de mercancías, obligándose, a cambio de un precio (flete), a transportar la carga de un puerto a otro".

* Partes: Locador es el dueño del buque, el locatario puede ser el fletador (capitán) o el armador (el que arma el negocio).
* Contrato de fletamiento a tiempo: Entre el locatario y el que lleva la carga.

Abordaje: Ante la ausencia de un concepto legal o convencional (distintos convenios internacionales reguladores de la materia) podemos definir el abordaje como el choque directo y violento entre buques, acaecido en los espacios acuáticos, con un resultado dañoso. Es preciso el contacto efectivo para que exista abordaje, la colisión debe producirse entre buques (no con un muelle o artefacto flotante), el lugar no debe reducirse a las aguas del mar, pues puede haber un abordaje fluvial (pero no aéreo, que sería colisión de aeronaves) y debe ocasionar un daño o lesión, sin que baste el mero riesgo o peligro.

* Cuando se producen daños en un buque por contacto material con otro, provocado por choque directo o por desplazamiento de agua que repercute en otro buque.
* Por fuerza mayor o estado de necesidad: Cada uno paga lo suyo.
* Por culpa exclusiva: Es responsable el culpable totalmente de los daños y responde así.
* Por culpa concurrente: Ambos soportan los daños en la medida % que determine el juez.
* Por culpa de 3ros: Ídem culpa concurrente.

La prescripción de la acción de abordaje es de 2 años.

Asistencia y salvamiento: El mar, al ser un lugar hostil, tiene como previsto que los capitanes tengan el deber de prestar asistencia y salvamento. La diferencia entre estos es que la asistencia es ayudar, y salvamento es la obligación de salvar ante un peligro real y cierto.

* Se presume como oneroso, ya que hay que devolver una retribución (llamada salario). Se basa en la prestación efectiva, en los esfuerzos del salvataje, en el resultado útil, y en el tiempo empleado.