

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

***RÉGIMEN DE LA PROPIEDAD NAVAL EN EL DERECHO ARGENTINO.
INTERVENCIÓN NOTARIAL(*) (296)***

RICARDO M. SAA AVELLANEDA

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

SUMARIO

I. Introducción. - II. Características del buque. - III. El buque como un bien mueble. - IV. Propiedad del buque. - V. Modos de adquisición. - VI. Publicidad naval.

I. INTRODUCCIÓN

Todo lo relativo al derecho de la navegación está tratado en el Código de Comercio argentino(1)(297), en el libro III, con el título "DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES QUE RESULTAN DE LA NAVEGACIÓN".

El derecho de la navegación surge de la actividad del buque, creador de un sinnúmero de situaciones jurídicas, no sólo en su disciplina específica, sino que también incursiona en las otras ramas del derecho positivo. Es absolutamente necesario, entonces, y antes de entrar en materia, conocer el concepto de buque en el derecho argentino.

El Código de Comercio de mi país no define expresamente al buque. En el artículo 856 expresa que: "la palabra buque comprende además del casco y de la quilla, los aparejos y demás accesorios para que pueda navegar".

Esta inexistencia de una definición genérica ha provocado criterios jurisprudenciales diversos, basados en la doctrina.

La dificultad de definir al buque se ofrece prácticamente al tratar de precisar la extensión que debe darse al término.

Casi todas las legislaciones y la mayoría de los tratadistas que definen al buque coinciden en establecer como condición primordial la aptitud de éste para la navegación. No falta quien supedita esa condición a la mera circunstancia de la flotabilidad; otros se sitúan en el extremo opuesto, exigiendo que la embarcación cumpla una actividad de navegación, no bastando su aptitud y destino. Observamos, pues, que un grupo sigue un criterio amplio y otros restringido.

Analizando la doctrina, el profesor italiano Brunetti(2)(298) estima que las condiciones que deben exigirse son: flotabilidad, capacidad de movimientos por medios propios o ajenos y aptitud para transportar personas o cosas.

El tratadista uruguayo Rodolfo Mezzera Alvarez(3)(299) en su Curso de derecho marítimo, después de destacar la importancia excepcional del buque, no sólo por su valor económico sino también como instrumento de ejecución de muy variadas relaciones jurídicas, lo define como "toda construcción flotante destinada a navegar por el agua y susceptible de transportar cosas o personas".

De esta definición se concluye que debe reunir tres características:

1º) Flotabilidad;

2º) Un destino: navegar, trasladándose de un punto a otro (no requiere propulsión propia).

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

3º) Aptitud para transportar cosas o personas.

Según su concepto, todas las embarcaciones, de grande o pequeño tonelaje, son buques, desde el punto de vista legal. Observamos que sigue así el criterio amplio sostenido por la Corte de Apelaciones de Génova, que ya en 1891 opinaba que la denominación nave designa no sólo aquellas de 35 toneladas, sino también las chalupas.

El maestro Antonio Scialoja(4)(300), que en un comienzo estaba en la posición restringida, exigía que la embarcación se destinara normalmente al transporte por agua de personas y cosas, excluyendo del concepto a la draga; posteriormente evoluciona, y afirma que el transporte no debe entenderse por el de personas y cosas de un lugar a otro, sino el más amplio de traslado en el espacio de un cuerpo flotante, cualquiera sea el fin.

Crisafulli Buscemi(5)(301), luego de un profundo estudio del problema y de explicar los tres conceptos de transporte: técnico, económico y jurídico manifiesta que debe definirse al buque como: "todo vehículo acuático, todo instrumento de transporte técnico", ya que si por buque se entendiera sólo el que realiza un transporte jurídico o económico, se excluirían fundamentalmente muchas embarcaciones.

El actual Código de Navegación italiano(6)(302) hizo suyo el criterio amplio y así en el art. 136 establece la siguiente definición: Por nave se entiende cualquier construcción destinada al transporte por agua, aun con fines de remolque, pesca, deporte o cualquier otro. En el mismo artículo distingue dos tipos de naves: mayores y menores. Las primeras dedicadas a la navegación de altura y las otras a la costera, de puerto o interna. Y concluye determinando que las disposiciones referentes a las naves se aplicarán, en cuanto no se disponga lo contrario, también a los objetos muebles flotantes destinados a cualquier servicio atinente a la navegación o al tráfico en aguas marítimas o internas.

El Código de Comercio argentino vigente no establece ninguna limitación, no exige la autonomía de propulsión y comprende a todas las embarcaciones en general, salvo con respecto a ciertas instituciones. Y en el artículo 860 emplea como sinónimos las palabras buque y embarcación.

Nuestro profesor de la materia y tratadista Dr. José Domingo Ray(7)(303) afirma que no existiendo limitación expresa en la ley y pudiendo optarse por un criterio amplio, no debe restringirse el concepto y excluir las normas del derecho de la navegación para la apreciación de los casos que deben regirse por éstas. Que no existiendo restricción legal, el concepto debe ser amplio y define al buque como toda construcción flotante destinada a la navegación por agua y que navega, comprendiéndose así toda la actividad que tiene por instrumento un vehículo acuático, porque tal es la conducta descripta en los textos referentes a la navegación, salvo cuando por la naturaleza de la institución se impone en forma expresa o tácita un determinado requisito.

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

Deja a salvo que bajo ningún concepto esta definición debe esclavizar al interprete, porque ello no es más que el medio de llegar a una determinada solución, es decir, un instrumento para la aplicación de las normas jurídicas.

En el Proyecto de Ley General de la Navegación(8)(304), actualmente a estudio y consideración del Poder Ejecutivo nacional y del que fue redactor el hace poco fallecido profesor doctor Atilio Malvagni, en la exposición de motivos éste da la razón por la cual define al buque y sostiene que el concepto de buque no puede ser sino uno solo para el derecho administrativo, comercial, laboral, penal o procesal, para la navegación mercante, científica o de placer y para la externa como para la interna.

El referido proyecto, en las disposiciones preliminares, capítulo único, artículo dos, establece: A los efectos de la aplicación de las normas referidas en la disposición precedente, es buque toda construcción flotante destinada a la navegación. Cualquier otra construcción flotante auxiliar de la navegación, pero no destinada a ella, aunque pueda desplazarse sobre el agua en cortos trechos para el cumplimiento de sus fines específicos, es un artefacto naval.

Se ha seguido, como se advierte, la actual doctrina italiana, que califica al buque por su destino a la navegación y no por su aptitud.

En el aspecto jurisprudencial, cuando nuestros tribunales se vieron obligados a intervenir, consideraron buque a toda construcción flotante destinada a realizar navegación, por entender que lo fundamental es, precisamente, el destino, la navegación.

En un caso particular, en que se argumentaba que era esencial la autonomía de la propulsión para que una embarcación pudiera ser considerada buque, el tribunal sostuvo que no podía considerarse como algo esencial del buque ese requisito y concluyó fallando que un pontón es un buque sujeto a todas las disposiciones del libro III del Código de Comercio. El mismo criterio se sostuvo en otras ocasiones(9)(305).

II. CARACTERÍSTICAS DEL BUQUE

Para el tratadista español Francisco Fariña(10)(306) el buque es un conjunto orgánico integrado por el casco, mecanismos de propulsión, de carga y descarga, aparatos auxiliares, aparejos, pertrechos y equipos diversos. Todo este material está en relación más o menos íntima con la navegación y explotación del buque. De estos elementos, unos forman parte esencial del buque y otros no; los esenciales se consideran accesorios de aquél. La mayoría de los tratadistas coinciden en considerarlos como una entidad jurídica con el buque. En este concepto, el buque es un tipo de cosa compuesta (uníversitas factis, masa de cosas sobre la que opera el derecho, partiendo de la base de un destino común.

Al tratar de determinar cuáles son esos elementos esenciales, que en todo caso deben considerarse unidos al buque, surgen algunas

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

cuestiones.

Esta integración tiene importancia a los efectos de la venta, de la hipoteca, del seguro, del abandono. Forman un núcleo patrimonial autónomo que, en determinadas contingencias, se transforma en una entidad jurídica conocida con el nombre de "fortuna de mar", patrimonio marítimo.

El citado profesor Brunetti propone que la consideración de accesorios del buque esté supeditada a que reúnan los siguientes requisitos: destino de la cosa al uso de la nave; permanencia en este uso e indispensabilidad de la cosa para la navegación del buque.

Nuestro Código, en la segunda parte del artículo 856 establece que: Con el nombre de aparejos se designan las lanchas, botes y canoas correspondientes al buque, las armas, municiones y provisiones, los mástiles, las vergas, jarcias, velamen, anclas y anclotes, el cordaje, los útiles y todos los demás objetos fijos o sueltos, que son necesarios para su servicio, maniobra y navegación, aunque se hallen separados temporalmente.

En el antes referido Proyecto de Ley General de la Navegación se han eliminado disposiciones que, por obvias, como principios generales de derecho, resultan innecesarias, y así, considera jurídicamente al buque como una unidad cualificada por su finalidad esencial, y al accesorio bajo el aspecto de una dependencia funcional. Elimina la expresión accesorio y emplea el término "pertenencias", por ser esta expresión la que la doctrina moderna aplica a los objetos de esa naturaleza, cuando son llamados a desempeñar funciones imprescindibles dentro del concepto y del destino del complejo. Por ello, el artículo 215 está redactado en los siguientes términos: La expresión buque comprende no solamente el casco, mástiles, velas y las máquinas principales y auxiliares, sino también todas las demás pertenencias, fijas o sueltas, que son necesarias para su servicio, maniobra, navegación y adorno, aunque se hallen separadas temporariamente. No están comprendidas en ellas las pertenencias que se consumen con el primer uso.

Otras legislaciones han fijado el concepto, refiriéndose a las cosas enumeradas en el inventario de a bordo.

III. EL BUQUE COMO UN BIEN MUEBLE

Caracterizado el buque como una cosa corporal, corresponde ubicarlo dentro de la clasificación general de los bienes.

El principio general lo establece el Código vigente en el artículo 857. Los buques se reputan muebles para todos los efectos jurídicos, no encontrándose en este Código modificación o restricción expresa.

En todas las legislaciones el buque tiene la consideración jurídica de "bien mueble", pero este principio se ve atenuado por la naturaleza misma de los buques, existiendo algunas excepciones a las reglas que rigen a los bienes muebles; en éstas la posesión equivale al título y en los buques no; los buques son susceptibles de ser hipotecados y su

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

régimen de transmisión de dominio, registro, publicidad, etc. les concede una preferente asimilación a la categoría jurídica de los bienes inmuebles.

Al respecto analizamos:

1º) El artículo 859 del Código de Comercio establece que los buques se adquieren por los mismos modos establecidos para la adquisición de las cosas que están en el comercio. Sin embargo, la propiedad de un buque o embarcación que tenga más de 6 toneladas sólo puede transmitirse, en todo o en parte, por documento escrito que se transcribirá en un registro especialmente destinado al efecto.

2º) El artículo 1351 estatuye: Sobre todo buque de más de 20 toneladas podrá constituirse hipoteca de acuerdo con lo que se establece en el presente título.

3º) El artículo 867 dice: Para la adquisición del buque por prescripción, se requiere la posesión de 5 años con justo título y buena fe. Faltando título traslativo de dominio, sólo podrá adquirirse la propiedad del buque por la prescripción de 20 años...

4º) La venta judicial deberá hacerse con las mismas formalidades que las de los bienes inmuebles (art. 864).

Los mismos principios enunciados los consagra el Proyecto de Ley General de la Navegación, que establece en su artículo 217: Los buques se reputan muebles para todos los efectos jurídicos, salvo modificación o restricción expresa de esta ley.

Destaca el redactor del proyecto, doctor Malvagni, que la clasificación clásica del Código Civil de bienes inmuebles y muebles está basada sobre el hecho físico de la inmovilidad o movilidad de la cosa y que, frente a este precepto legal que conservan códigos modernos, como el de Italia (art. 812), no es posible introducir otras de carácter doctrinario, como podrían ser la de bienes registrables y bienes no registrables o la que tuviera como criterio de distinción las instituciones que son aplicables a uno u otro tipo de cosa.

Siendo el fin fundamental del buque navegar, es decir, gozar de la movilidad, no puede calificarse de otra forma que como bien "mueble".

El doctor Ray es partidario de la supresión de la calificación consagrada en el art. 857 del Código de Comercio y en el art. 217 del proyecto Malvagni, sosteniendo que esa calificación sólo puede ser factor de perturbación y que si se considera necesario calificar en alguna forma al buque, a pesar de su naturaleza específica y de la autonomía del derecho de la navegación, podría decirse que es un bien registrable, sujeto al régimen específico establecido en la ley o al consignado para los inmuebles, salvo los casos exceptuados expresamente o aquellos incompatibles con su naturaleza de vehículo acuático. Esta opinión es

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

compartida por el doctor Julio Dassen, profesor de Derechos Reales en la Universidad de Buenos Aires, quien dice que deben aplicarse normas específicas y, en los casos no previstos, deben prevalecer las normas establecidas para los inmuebles(11)(307).

Volviendo al Proyecto General de Ley de la Navegación, éste reproduce el sentido de los artículos 859, 860 y 866 del actual Código de Comercio, en cuanto a la exigencia del documento escrito para la transferencia de la propiedad del buque o de la constitución de derechos reales sobre el mismo, pero estableciendo taxativamente la obligatoriedad de la escritura pública, atento el valor económico que actualmente representa y, además, porque la práctica ha descartado el documento privado y vuelca dichos artículos en el que lleva el número 218 con la siguiente redacción: Todos los actos constitutivos, traslativos o extintivos de la propiedad o de otros derechos reales, sobre un buque de más de 20 toneladas de arqueo total, o sobre una o más partes en copropiedad naval, deben hacerse por escritura pública, bajo pena de nulidad. Solamente producirán efecto con relación a terceros desde la fecha de inscripción en el Registro Nacional de Buques. Tratándose de un buque de matrícula nacional, los referidos actos, cuando se realizaran en el extranjero, deben hacerse por escritura otorgada ante el cónsul argentino respectivo, quien debe remitir testimonio autorizado de la misma al Registro Nacional de Buques.

Adviértase que el límite de tonelaje ha sido elevado a 20 toneladas, destacando el redactor doctor Malvagni que se ha querido eliminar el requisito respecto de buques que por su reducido valor económico y por su utilización, generalmente local, pueden ser transferidos con el formulismo común de los bienes muebles, pero les preceptúa el procedimiento especial que establece en el art. 219: La propiedad de los buques menores de 20 toneladas de arqueo total a los efectos administrativos, se transfiere mediante acta que las partes extenderán ante la autoridad marítima y que ésta archivará en sus registros, otorgando al propietario el certificado pertinente.

Otro aspecto interesante es el de la incorporación al proyecto, por el art. 241, del pacto de retroventa o de reventa a condición resolutoria o pacto comisorio, que deberán inscribirse en el Registro Nacional de Buques.

La hipoteca naval está incluida en el proyecto de ley que tratamos, en el capítulo IV, Del Crédito Naval, art. 553, cuyo texto dice así: Sobre todo buque de matrícula nacional, mayor de 20 toneladas de arqueo total, o buque en construcción mayor del mismo tonelaje, puede constituirse hipoteca por su propietario, sujeto a lo dispuesto en el presente capítulo y salva la facultad otorgada al capitán en el art. 274.

Me permito anotar que la redacción de este artículo no es suficientemente expresiva. Cuando dice que salva la facultad otorgada al capitán, entiendo que debió decir: sin perjuicio de la facultad que le otorga al capitán el art. 274, que lo habilita en caso de urgente necesidad; a contraer deudas, con garantía hipotecaria sobre el buque.

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

El art. 555 estatuye la forma del contrato y al efecto determina que: la hipoteca de buque debe hacerse por escrito e inscribirse en la sección respectiva del Registro Nacional de Buques para que tenga efectos contra terceros, con transcripción íntegra si fuera escritura privada. Debe tomarse nota de ella en el certificado de matrícula y en el título de propiedad.

Me detendré brevemente a considerar los dos últimos artículos. El primero es prácticamente una reproducción del art. 1351 del actual Código de Comercio, con el agregado que incorpora la hipoteca sobre buques en construcción mayores de 20 toneladas. Si bien es cierto que esta institución ya existe en nuestro derecho positivo, por decreto - ley 3115 del año 1958 de Crédito Naval, la misma tiene alcance limitado, dado que sólo se acuerda como garantía de los créditos otorgados por el Banco Industrial de la República Argentina, o por otros bancos que se sometan al régimen del decreto, y además a tipos de buques y tonelajes, determinados en el art. 4º del mencionado decreto.

Es indudable que su inclusión en el proyecto, de ser éste aprobado y puesto en vigencia, traerá grandes beneficios para el desarrollo de la marina mercante, al volcar - debidamente garantizado - el crédito privado, en fomento de la construcción naval. Además la disposición del art. 566 favorece los préstamos a largo plazo y permite a las partes que los créditos por construcción sigan garantizados aún después de entregado el buque al comitente, con la transformación de la hipoteca del buque en construcción, en hipoteca sobre el buque.

El artículo 1352 del Código vigente establece para el contrato de hipoteca la forma escrita que podrá ser por escritura pública o privada. En la práctica todos los créditos con garantía real de hipoteca naval se instrumentan por escritura pública.

Entiendo que en el proyecto de ley se ha incurrido en un error de redacción, al establecer la opción entre la escritura pública o privada. Evidentemente hay una contradicción con el art. 218, que establece taxativa y terminantemente que los actos constitutivos, traslativos o extintivos de la propiedad o de otros derechos reales sobre un buque de más de 20 toneladas de arqueado total, o sobre una o más de sus partes en copropiedad naval, deben hacerse por escritura pública, bajo pena de nulidad.

Si la hipoteca es un derecho real, que se constituye para garantía y seguridad del acreedor, el contrato respectivo debe formalizarse, exclusivamente, por escritura pública, conforme lo determina el art. 3128 del Código Civil. El régimen de excepción que crea el art. 555 del proyecto de ley, al admitir la constitución de ese derecho por documento privado, no introduce ninguna garantía mayor de la que brinda la escritura pública, y, al contrario, el contrato suscripto con esa formalidad no tendrá fecha cierta, aun cuando estén certificadas por escribano público competente las firmas de las partes contratantes, ni revestirá carácter de instrumento público hasta el momento de su transcripción en el registro respectivo y por lo tanto estará expuesto a contingencias que

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

perturben la eficacia de la garantía y los derechos de las partes y de terceros interesados.

Además, establecido el principio general del art. 218, el mismo debió mantenerse en el artículo cuestionado.

El artículo 568 extiende las disposiciones de la hipoteca naval, en cuanto fueren aplicables, a todo artefacto naval habilitado o en construcción.

Destaco aquí muy especialmente que, como consecuencia de objeciones planteadas en un seminario realizado en la Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires y en el seno de la Comisión Asesora Consultiva y Revisora del Proyecto de Ley General de la Navegación, en la que no participaron escribanos, se reformaron el art. 218 y sus concordantes, en lo que respecta a la escritura pública, eliminando su obligatoriedad y estableciendo la opción entre ella y el documento privado.

Si el proyecto robustece el principio ya determinado en el Código de Comercio vigente, de que el buque participa del carácter sui generis de mueble o inmueble, y de que por su importancia debe extenderse a su institución las disposiciones pertinentes del derecho aplicable a los inmuebles, para garantía y seguridad de los contratantes, no debe eliminarse del mismo la obligatoriedad de la escritura pública.

No dudo que frente a las disposiciones de la nueva Ley Nacional Registral, para los bienes inmuebles (17801), la de reformas del Código Civil (17711) y las experiencias del uso y la costumbre inducirán al legislador a mantener la redacción proyectada por el doctor Malvagni, como también a subsanar la excepción anotada en el art. 555, quedando de esa forma acordes las disposiciones de la futura Ley General de la Navegación con las del Código Civil y sus reformas.

IV PROPIEDAD DEL BUQUE

La propiedad del buque corresponde al que es titular de su dominio, con la sola condición de que sea capaz de adquirir, no tomándose en cuenta si lo explota o no.

En el Código de Comercio vigente no existen disposiciones respecto al condominio, pero sí respecto a la coparticipación o explotación. Las disposiciones pertinentes del Código Civil sobre el condominio (arts. 2673 y sig.) son las actualmente aplicables a los buques.

El Proyecto de Ley General estatuye en el art. 224 que para la institución de la copropiedad naval rigen las condiciones del condominio, y establece en las siguientes disposiciones de carácter supletorio, tales como las de que la mayoría - computada de acuerdo con el valor de cada parte - obliga a la minoría; la de que cuando el buque, a juicio de la mayoría, necesita reparación, debe consentirlo la minoría; la del derecho de tanteo, concediendo un plazo de tres días para que los copropietarios manifiesten su voluntad de adquisición, etc.

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

V. MODOS DE ADQUISICIÓN

Son los comunes y los específicos del derecho de la navegación. Los primeros: la compraventa, permuta, donación, dación en pago, sucesión y prescripción. Y los segundos: la construcción, el abandono a los aseguradores y el apresamiento. En nuestro derecho positivo, por disposición del art. 17 de la Constitución Nacional, está prohibida la confiscación o incautación.

La compraventa naval se rige por las disposiciones de la legislación común y por los artículos 859 a 866 del Código de Comercio, que estatuyen, y lo expresaré en breve síntesis, todo lo relativo a la forma, prueba, condiciones, etc. del contrato, que, como ya vimos, debe ser extendido en documento escrito e inscripto en el registro especial. La costumbre ha impuesto hasta ahora la escritura pública para todo buque mayor de 6 toneladas.

¿Qué comprende la compraventa? El artículo 861, que caracteriza al buque como una universalidad o *res conexas*, nos responde al disponer que su venta comprende, aunque no se exprese, todos los aparejos pertenecientes a él que existan a bordo, salvo pacto expreso en contrario. Las demás formas de adquisición del derecho común no revisten características particulares.

El aspecto importante a considerar es el de la adquisición por construcción, que no está explícitamente contemplada en el Código, sino simplemente se refiere a ella el art. 866, al establecer que el dominio del buque adquirido por contrato no podrá ser justificado contra tercero sino con la escritura pública, que deberá otorgarse en el registro especial de que habla el art. 859. La misma disposición se aplica al dominio de un buque que una persona construye o hace construir por su cuenta. Estas disposiciones no son aplicables a los buques de menos de 6 toneladas.

En la construcción del buque se anotan dos casos:

1º) Construcción por cuenta propia.

2º) Construcción por empresa.

El primer caso no ofrece problemas, pues el propietario se encarga de todo; compra los materiales y contrata los servicios necesarios y existirá entre él y el personal que contrata, una locación de obra o de servicios, según el caso.

La construcción por empresa es el que ha dado lugar a controversias.

Si el constructor proporciona la mano de obra, los materiales, y se obliga a entregar el buque una vez terminado, abonando el comitente el precio en cuotas, que se entregan a medida que se van realizando los trabajos, se crea la duda de si se trata de una locación de obra, de una venta o de un contrato mixto de locación y venta.

Cualquiera sea la posición que se adopte, la propiedad del buque construido en esas condiciones pasará al comitente mediante la tradición, de acuerdo con lo dispuesto por el art. 577 del Código Civil.

Esto tiene el grave inconveniente de que el comitente de la obra,

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

después de haber abonado una gran parte del precio pactado, en caso de falencia del constructor, no tiene más remedio que presentarse en la masa como un simple acreedor quirografario.

Por esta circunstancia, en los contratos de construcción naval, se establece que la propiedad del buque se transfiere al comprador una vez colocada la quilla del mismo.

Todo lo concerniente a la construcción, modificación o reparación de buques, planos, arqueos, etc., está reglamentado por el Digesto Marítimo y Fluvial y supeditada la tramitación pertinente ante la Prefectura Nacional Marítima, la que, una vez cumplidos todos los requisitos de rigor, pasa el expediente respectivo al escribano para que extienda la correspondiente escritura de matrícula del buque, que revestirá, una vez inscrita, el doble carácter de matrícula y título de propiedad.

En el proyecto del doctor Malvagni se regula el contrato de construcción naval, fundándose en las disposiciones del nuevo Código Italiano de la Navegación, capítulo I, del título I, del libro II, y en lo relativo al régimen administrativo, capítulo II, del título II del libro I.

Entre sus disposiciones se destacan la de establecer, a los efectos de su oponibilidad a terceros, la obligatoriedad del contrato escrito para la construcción de buques de más de 20 toneladas y su inscripción en el Registro Nacional de Buques. Decreta, para esta falta de inscripción, la presunción de que el buque se construye por cuenta del constructor. Igualmente será oponible a terceros la estipulación contractual de las partes de que el buque será de propiedad del comitente a partir de la colocación de la quilla o a partir del pago de la primera cuota del precio, si se hubiere cumplido con el requisito de su inscripción.

En el art. 211 se refiere a la obligación de garantía, haciendo responsable al constructor de los vicios ocultos que se descubran dentro de los seis meses de entrega del buque al comitente, y que fueran denunciados dentro de los 30 días subsiguientes a la fecha de su descubrimiento.

De lo expuesto hasta el momento se habrá reparado la importancia que tiene este tipo de contrato, complejo, y de consecuencias varias, y de ahí la necesidad del contrato escrito, yo más bien digo, de la escritura pública, por el imprescindible asesoramiento profesional y por la seguridad y garantía del instrumento.

Los otros modos de adquisición del dominio, por abandono a los aseguradores y por apresamiento, están reglamentados en los arts. 1232 y siguientes del Código de Comercio para el primer supuesto, y por el art. 866 para el segundo (tercer párrafo) del citado Código y por el art. 67 de la Constitución Nacional, que se refiere a la facultad del Congreso de conceder patentes de corso y establecer reglamentos para las presas, que como sabemos, además, es un derecho que debe ser declarado por un tribunal específico.

VI. PUBLICIDAD NAVAL

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

Mantenido el concepto de que el buque reviste el doble carácter de "mueble", como cosa que se desplaza, y de "inmueble" por su importancia y con características propias susceptibles de ser objeto de derechos reales, su explotación y responsabilidad navegatoria ha impuesto la necesidad de que los terceros estén informados de la constitución o transferencia de dichos derechos reales y de los actos y contratos que afecten a la explotación o disposición del buque, y finalmente, que determinen su situación jurídica, evidenciando quién es el propietario y quién el armador. Todo esto no solamente en beneficio del interés de terceros, sino también de su propietario, quien podrá oponer y limitar su responsabilidad personal frente a aquéllos.

El Registro General de la Propiedad Naval, dependiente de la Prefectura Nacional Marítima, creado por disposición del decreto - ley 18300 del año 1956, cumple la función de publicidad de los derechos a que nos hemos referido.

Tiene a su cargo el Registro de la Matrícula Mercante Nacional de los buques, embarcaciones o artefactos navales de propiedad fiscal y particular y además anota todas las modificaciones, transformaciones, eliminaciones y ceses de bandera. Dependen también de él el Registro Especial de Yates y el Registro de Dominio de Buques, embarcaciones o artefactos navales y de los demás derechos reales, gravámenes, embargos e interdicciones que se constituyan o recaigan sobre tales bienes.

Igual que el Registro de la Propiedad Inmueble, expide los certificados de dominios de buques, embarcaciones o artefactos navales, los de liberación de gravámenes y embargos y los de matrícula y todo otro, cuyo otorgamiento fuere dispuesto por ley o reglamentación.

El decreto - ley de creación reglamenta la organización del Registro, la forma y efectos de las inscripciones, las anotaciones preventivas, las precautorias, la extinción de las inscripciones y anotaciones preventivas y anotaciones precautorias; el modo de llevar los registros de dominio, hipotecas, embargos, inhibiciones y prenda; y en su último capítulo trata de la publicidad del registro y de los alcances de ésta.

El Proyecto de Ley General de la Navegación da gran importancia a la publicidad de los derechos referentes a la propiedad y explotación del buque, y en sus disposiciones pertinentes alude al Registro Nacional de Buques.

Con esta exposición he querido dar, en forma sintética, un panorama general del derecho vigente y del futuro orden jurídico relativo a la rama específica del derecho de la navegación y en la esfera de aquellos contratos, en los cuales la intervención notarial se hace imprescindible, dejando para un futuro no lejano, tratar la protesta naval y aquellos contratos en que también la práctica nos señala la necesidad de la intervención del notario.