

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

(Ediciones U.N.A., La Plata, 1967).

Pelosi, Carlos A. "Disposición de bienes inmuebles durante el estado de indivisión".

Opinión vertida en el Ateneo Notarial, Bs. As., 17 de noviembre de 1969.

Roca Sastre, Ramón Ma. Derecho Hipotecario. Barcelona, 1968.

Sanz Fernández, Angel. Instituciones de Derecho Hipotecario. Madrid, 1955.

Spota, Alberto G. Sobre las reformas del Código Civil, Bs. As., 1969.

Vidal Taquini, Carlos H. Régimen de bienes en el matrimonio. Bs. As., 1978.

Zannoni, Eduardo A. Derecho de Familia. Bs. As., 1978. Derecho de las sucesiones. Bs. As., 1976.

LA PROPIEDAD NAVAL Y SU ELEMENTO SUBJETIVO(*) (569)

JORGE ARMANDO MALDONADO

SUMARIO

I. INTRODUCCIÓN

II. EL ELEMENTO SUBJETIVO SINGULAR

- A) El propietario naval.
- B) Propiedad y armamento.

III. EL ELEMENTO SUBJETIVO PLURAL

- A) El copropietario naval.
- B) Copropiedad y sociedad en coparticipación naval.

IV. CONCLUSIÓN

I. INTRODUCCIÓN

El Estado siempre ha debido interesarse en mayor o menor medida en el funcionamiento de los distintos mecanismos de los que se compone la estructura navegatoria, por ser la marina mercante una inequívoca expresión política y económica de la soberanía nacional. En nuestro país, tal aserto cobra relevancia en la actividad de contralor e impulso que ha signado la creación y relativamente breve actuación pública de la Secretaría de Estado de Intereses Marítimos.

Por otra parte y coincidiendo con Montiel y Romero Basaldúa, puede afirmarse que el régimen de la propiedad naval reconoce su nutriente en los institutos dominiales civilistas, advirtiéndose sin embargo que la autonomía y la integralidad en cuanto caracteres singulares del Derecho Marítimo, han obligado a pergeñar normas específicas sobre el particular.

Motiva esta suerte de adaptación la inevitable intervención del Estado en

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

cuanto en el quehacer navegatorio demuestran su virtualidad tanto el interés público como la marcada entidad de valor económico del objeto central de la regulación, esto es, el buque.

Sin perjuicio de la consideración que merecería el análisis de la actuación estatal en lo referente a la formulación y aplicación de las políticas nacionales en materia naviera, el control y promoción de líneas y tráficos, o la homologación de acuerdos conferenciales, interesa aquí advertir el sentido protagónico de esa actividad en la medida en que ha resultado imprescindible regular autónomamente los aspectos originarios de una de las formas más trascendentes del transporte, o sea el régimen de la propiedad en el ámbito naval.

De este modo, la integralidad del Derecho Marítimo, en cuanto se advierte el palpitar de normas de derecho público y privado, hace que por ejemplo deban cumplirse requisitos especiales para acceder a la titularidad del dominio de un buque, así como para que el Estado autorice o no una incorporación o eliminación de la Matrícula Nacional.

Por esto, del mismo modo en que por el artículo 155 la Ley de la Navegación determina la naturaleza jurídica del buque (elemento objetivo) como bien registrable, ese apartamiento del estatuto específico de la propiedad mobiliaria(1)(570)permite aprehender con mayor consistencia la razón de ser del régimen regulatorio autónomo del elemento subjetivo de la propiedad naval, estableciendo los recaudos y condiciones de titularidad del propietario y copropietario navales.

II. EL ELEMENTO SUBJETIVO SINGULAR

A) El propietario naval

Es importante destacar que el propietario de un buque es el titular del dominio, con prescindencia de que ejerza o no la explotación(2)(571), y para ostentar esa titularidad la ley le exigirá capacidad jurídica.

La ley N° 20094 no contiene un precepto de similar entidad al del derogado artículo 875 del Código de Comercio. Sin embargo, por el reenvío interno que posibilita el artículo 1° de la Ley de la Navegación, se determina la aplicabilidad del régimen general de capacidad integrado por el juego de los artículos 52 a 55, 134, 135, 35 y concordantes del Código Civil, siguiendo el mismo criterio para las inhabilidades establecidas por ese Código u otras leyes, o las que el de Comercio establece por ejemplo en el inciso 1° del artículo 105(3)(572).

El ordenamiento jurídico nacional, en concordancia con los principios internacionales preponderantes en la materia, por medio del artículo 51 de la ley N° 20094 da virtualidad de aplicación a la necesidad de que exista una relación auténtica entre el buque y el Estado, por cuanto la inscripción en el Registro Nacional de Buques le confiere la nacionalidad argentina y el derecho a enarbolar el pabellón.

De este modo, el elemento objetivo de la propiedad naval queda sujeto al orden jurídico positivo matriculante, con las consecuencias generales del

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

régimen aplicable, y las particularidades referidas a navegación de cabotaje, pesca, tráficos reservados o subsidios.

Paralelamente y con la misma finalidad, para el elemento subjetivo se establece como principio determinante el del domicilio.

Del mismo modo que en las legislaciones uruguaya o ecuatoriana, la argentina adopta un sistema diverso al utilizado con matices varios, por otros países que se guían por el principio de la nacionalidad. Es dable observar en el derecho comparado que mientras Inglaterra, Estados Unidos o Turquía exigen la propiedad total del buque por "nacionales", Italia, Holanda o Dinamarca exigen para los mismos, los dos tercios de los derechos de propiedad, y Polonia los tres quintos(4)(573).

Por su parte, el artículo 52 de la Ley de la Navegación establece que para inscribir un buque o artefacto naval en la Matrícula Nacional, esto es, para que obtenga la nacionalidad que le permita navegar, debe acreditarse:

"b) Que su propietario está domiciliado en el país y si se trata de una copropiedad naval, que la mayoría de los copropietarios cuyos derechos sobre el buque o artefacto naval exceden la mitad del valor de éstos, reúnen la misma condición;

"c) Si fuere titular de la propiedad una sociedad, que ésta se haya constituido de acuerdo con las leyes de la Nación, o que habiéndose constituido en el extranjero tenga en la República sucursal, asiento o cualquier otra especie de representación permanente, de acuerdo con lo dispuesto en la ley respectiva".

El medular cuerpo normativo del Derecho Marítimo argentino fija con claridad el domicilio como determinante categórico general; de modo singular para el propietario naval individual, e integrando con los requisitos de representación permanente y domicilio y los de constitución legal y mayoría excedente de derechos, una doble condición a cumplirse en los casos de sociedad propietaria y copropiedad naval, respectivamente. Aplicando el mismo criterio legal, el artículo 201.0210 del REGINA(5)(574) regula los requisitos a cumplir por los peticionantes de trámites de inscripción, ante el Registro Nacional de Buques y los Registros de las Dependencias Jurisdiccionales de la Prefectura Naval Argentina. Asimismo, es conveniente tener presente que la petición de incorporación a la Matrícula Nacional quedará sujeta en los casos previstos, al previo análisis y consideración de la Secretaría de Estado de Intereses Marítimos, autoridad competente en la regulación, el control y la aplicación de las políticas nacionales en lo atinente a la marina mercante(6)(575).

Romero Basaldúa(7)(576) considera más conveniente el sistema del domicilio que el de la nacionalidad, haciendo hincapié en los problemas de orden interpretativo que genera este último. Debe concordarse con este autor al apreciar que tratándose de una propiedad individual o sociedad de personas, se tendría en cuenta la nacionalidad de los individuos. Pero ante una sociedad de capital, la dificultad crece por cuanto no es fácil determinar la nacionalidad de los accionistas o socios comanditarios ya que los títulos

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

cambian permanentemente de titular y son en muchos casos al portador.

La Ley de la Navegación de Chile adopta un sistema llamativo. El decreto - ley N° 2222/78(8)(577) establece por el artículo 11 los requisitos para ser propietario de naves matriculadas en el país; tratándose de una sociedad, deberá tener en el país su domicilio principal y su sede real y efectiva; su presidente, gerente y mayoría de capital social, y directores y administradores deberán ser chilenos. En caso de condominio, la mayoría de los comuneros deberán ser chilenos, domiciliados y residentes en el país, al igual que los administradores, debiendo pertenecer a personas naturales o jurídicas chilenas la mayoría de los derechos de la comunidad. Respecto de las "naves especiales"(9)(578), se admite la matrícula aunque pertenezcan a personas "naturales extranjeras" domiciliadas en el país, siempre que tengan en Chile el asiento principal de sus negocios o ejerzan en el país alguna profesión o industria en forma permanente.

En términos generales debe considerarse coherente el sistema de domicilio adoptado por la ley argentina, ante la situación geopolítica del país, y las proyecciones de las políticas navieras propias, ante la necesidad de estimular el desarrollo de la marina mercante incrementando el tonelaje de la flota; además, y en lo atinente a la propiedad naval ejercida por sociedades, situación progresivamente frecuente desde la Edad Media(10)(579), se advierte el carácter liberal y amplio del sistema legal, que contrasta con el imperante en Gran Bretaña, Estados Unidos o Uruguay(11)(580). Concretamente y a título de ejemplo, debe tenerse presente que en el caso de Estados Unidos, la mitad del capital, el presidente, el director y administradores deben ser "nacionales".

B) Propiedad y armamento

El titular del derecho real de dominio sobre el buque, aquí denominado propietario naval, es la persona de existencia visible o ideal que tiene la facultad legítima de ostentar su plena in re potestas, usando y disponiendo del mismo conforme a un ejercicio regular.

En cambio armador es aquel ". . . utiliza un buque, del cual tiene su disponibilidad, en uno o más viajes o expediciones, bajo la dirección y 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".

Este es el concepto que brinda el artículo 170 de la Ley de la Navegación, y que puntualiza los caracteres concurrentes en doctrina, al contemporizar pacíficamente con la "titularidad del ejercicio de la navegación" de González Lebrero(12)(581), la " explotación por cuenta y riesgo propios en la función técnica específica" de Romero Basaldúa(13)(582) o el "ejercicio de la titularidad de la función náutica o empresa de la navegación" de Montiel(14)(583).

Adviértase el carácter eminentemente dinámico de esta figura trascendental del Derecho Marítimo; será su actividad la que ponga en funcionamiento la gran mayoría de los institutos navigatorios ya sea equipando (o "armando")

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

el buque o ejerciendo efectivamente la gestión náutica(15)(584).

Graficando la distinción, podría asociarse la imagen del propietario, con la gestión a su cargo y pertinente intervención notarial referida a la instrumentación de la escritura de compraventa, y el buque amarrado al muelle; y la del armador con la recepción del telegrama por el que su capitán le requiere fondos para continuar la travesía, y el buque surcando aguas oceánicas con la línea de francobordo en coincidencia con la de flotación, síntoma de bodegas completas...

Evidentemente contrasta el matiz vivificante del accionar armatorial, con su adecuamiento constante a los institutos del transporte marítimo, frente a la estática calidad jurígena del propietario naval, consecuencia de la sustancial conexión con la instrumentación de los derechos reales de dominio o garantía.

Del cotejo de los conceptos precitados surge una parcelación importante y clara, por los regímenes que propone la ley, pero es menester tener presente que las disponibilidades jurídica y de ejercicio pueden ser calidades reunidas en una misma persona física o jurídica.

Si bien es frecuente ese estado dicotómico, de darse el supuesto de un armador no propietario, la titularidad del derecho real de dominio es detenida por otro sujeto, y en consecuencia, a la prosperidad de una demanda contra ese dueño en lo atinente a la propiedad del buque, no obstará el hecho de que la calidad de guarda, tenedor en cuanto armador, quede en cabeza de ese otro sujeto que ejerce la titularidad de la función náutica(16)(585).

III. EL ELEMENTO SUBJETIVO PLURAL

A) El copropietario naval

Expuesto el tema referido a la sujeción del buque al señorío de una persona de existencia visible o ideal, es preciso ingresar al tratamiento de la pluralidad de componentes del elemento subjetivo en concurrencia sobre las partes indivisas del dominio.

El condominio civilista ha sido adaptado por la legislación naval a través de las normas de la Sección 3ª, Capítulo I del Título III de la ley N° 20094, provocando el reenvío interno al Código Civil en forma directa, por el artículo 164 (en concordancia con el artículo 1º).

La normativa contenida por los artículos 165 a 169 revela especificidad, a punto tal de aproximar este instituto a un sistema con caracteres societarios, teniendo presente por ejemplo, que en tanto la unanimidad se constituye en la regla del condominio, la voluntad mayoritaria lo es en las sociedades(17)(586).

El régimen de la copropiedad naval, cuya regulación fuera omitida por el Código de Comercio, funciona a través de los siguientes mecanismos:

a) Decisiones de la mayoría (arts. 165 y 166). Computando el valor de la parte que cada copropietario tiene en el buque, y resultando mayoría, sus

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

decisiones resultan obligatorias, en principio, para la minoría. Puede darse el caso en que esa mayoría esté representada por un solo copropietario, y se prevé para el supuesto de empate la intervención judicial por la vía sumaria.

Si la decisión de la mayoría se vincula con la necesidad de una reparación, la minoría debe aceptarla en caso de no optar: 1) por transferir sus cuotas partes a los demás copropietarios por el precio que se fije judicialmente, o 2) solicitar la venta en subasta pública.

b) Derechos de la minoría (arts. 167 y 169). En el supuesto en que sea la minoría la que considere la necesidad de proceder a reparar el buque, y existiendo oposición mayoritaria, le asiste el derecho de exigir judicialmente la realización de un peritaje. Puede asimismo exigir la venta del buque en remate público, si la mayoría ha decidido transferirlo. Y está facultada para peticionar judicialmente la venta, ante la oposición de la mayoría, en los casos de innavegabilidad, u otra razón de urgencia o gravedad.

c) Opción de compra (art. 168). Le asiste a los copropietarios navales ante la decisión de aquel que decida enajenar su parte a un tercero, al haber sido previamente notificados y, dentro del tercer día, exteriorizado su voluntad de compra y consignado el precio ofertado; vencido el plazo, el copropietario dispone libremente de su parte.

Resulta conveniente destacar que es abrumadoramente usual el hecho de que el sujeto de la propiedad naval sea una persona jurídica, con forma societaria clásica(18)(587), sobre todo en la navegación de ultramar. El supuesto de copropiedad se da con mayor frecuencia en los tráficos fluviales

B) Copropiedad y sociedad en coparticipación naval

El artículo 183 de la Ley de la Navegación establece que "Cuando los copropietarios del buque, sin adoptar la forma de una de las sociedades de derecho común, asuman las funciones de armador, se considerará constituida una sociedad en coparticipación naval regida por las disposiciones generales establecidas para las sociedades, salvo las reglas especiales contenidas en esta sección".

Recordando los conceptos vertidos precedentemente en relación a las figuras del propietario naval y el armador, cabe aquí advertir que, paralelamente, el precepto transcrito revela la caracterización de una copropiedad naval dinámica, por cuanto sin amoldarse a una forma societaria típica, ejerce tareas armatoriales(19)(588).

Este instituto marítimo había sido contemplado por el Título II del Libro III del Código de Comercio, y logra ocupar su escalón en el ordenamiento jurídico positivo a través de las disposiciones de los artículos 183 a 192 de la Ley de la Navegación, aquí se regula el funcionamiento de este esquema societario atípico, los requisitos de constitución e inscripción del instrumento contractual y sus efectos, gobierno y facultades gerenciales, derechos y obligaciones de los coparticipes, distribuciones de utilidades y pérdidas, y

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

disolución.

El presente trabajo no se extenderá en su análisis por haber sido traído a colación únicamente como faceta activa, de ejercicio de la aventura marítima, de la copropiedad naval; por otra parte, las tendencias constantes y progresivas del armamento de nuestro tiempo lo han relegado ostensiblemente(20)(589), observándose su práctica solamente en navegación de cabotaje por pequeñas embarcaciones y en la utilización de buques destinados a la explotación pesquera(21)(590).

IV. CONCLUSIÓN

Se ha pretendido efectuar una suerte de reconocimiento del sistema regulatorio de la ley argentina sobre el componente subjetivo del instituto de la propiedad naval, sin contemplar otros matices importantes del mismo que indudablemente merecen un tratamiento específico y circunstanciado; tal sería el caso del régimen general de responsabilidad del propietario y los copropietarios, los aspectos contractuales y extracontractuales, y particularmente las responsabilidades objetiva, directa y refleja.

El propietario naval desarrolla la calidad jurígena propia de su condición dominial, al mismo tiempo que exhala cierta vitalidad a las distintas instituciones del Derecho Marítimo en forma diversa a la del armador, y sin perjuicio de las apreciaciones volcadas anteriormente en II, B).

La aseveración anterior cobra virtualidad al apreciar que designará escribano para la instrumentación de las escrituras de matrícula y compraventa, pero también será intimado por la autoridad marítima a extraer o remover su buque (o los restos náufragos) hundido o varado si se constituye un obstáculo para la navegación; solicitará la cancelación de la inscripción en la Matrícula Nacional; limitará su responsabilidad por las obligaciones contractuales contraídas por el capitán en todo lo relativo al buque o a la expedición; designará un agente marítimo aduanero, quien obrando a la manera de un procurator absentis tendrá su representación activa y pasiva, judicial y extrajudicial en puerto extraño a su domicilio, del mismo modo que el capitán lo será en todo lo referente al buque y la expedición: arrendará la embarcación suscribiendo el clásico formulario bareboat charter; se transmutará en transportador al instrumentar con el cargador el transporte de mercaderías por medio de algún contrato de utilización; constituirá hipoteca naval o gravará con prenda (según el tonelaje de arqueo); y por créditos privilegiados o no, deberá soportar el embargo preventivo del buque y la interdicción de salida del puerto. . .

La reducida enumeración anterior revela la doble caracterización de la figura del propietario naval, jerarquizándose así su ubicación en los estrados normativos del Derecho Marítimo, al ser dotada por el mismo de las aptitudes estáticas y relativamente dinámica, generatrices de esa cualidad enriquecedora que la vuelve trascendente.

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

CORRIMIENTO - SUPERPOSICIÓN. SU PROYECCIÓN DOMINIAL(*) (591)

ANTONIO BUENO RUIZ

SUMARIO

I. Generalidades. II. Origen de los corrimientos y/o superposiciones. III. Ubicación geográfica de un lote. IV. Algunas soluciones posibles y sus causas. V. Doble dominio. VI. Conclusiones.

I. GENERALIDADES

El título del epígrafe se refiere a la enunciación de problemas que con reiterada frecuencia se producen en los relevamientos prediales, con motivo del levantamiento de "hechos existentes"(1)(592) y su contraste con los datos que surgen de los títulos de dominio de los predios en consideración. En estas circunstancias, si existen emplazamientos erróneos, surgirían "corrimientos y superposiciones" entre parcelas contiguas en cualquiera de los rumbos que los delimitan, según títulos, siendo aquéllas las que provocan las conocidas "invasiones y/o ocupaciones"(2)(593) a las cuales nos hemos referido en otras publicaciones y que se originan por deslindes relevantes en cuanto al acto posesorio; no así en lo atinente al aspecto dominial.

Cabe ahora señalar las causas que motivan aquellos hechos y que son múltiples y variados, así por ejemplo: interpretaciones erróneas de medidas lineales (varas por metros); inversión de rumbos en los lados perimetrales, arranque equivocado, en razón de haberse considerado como punto de partida "hechos existentes" carentes de relevancia jurídica al no ser aquéllos, límites entre títulos y/o posesión, ejemplo de ello: línea municipal mal emplazada, ancho de calle equivocado, etc.

II. ORIGEN DE LOS CORRIMIENTOS Y/O SUPERPOSICIONES

Sabemos que al título geográficamente le corresponde una ubicación, y tan solo una, y por ende debe coincidir su deslinde con los "hechos existentes" en el terreno(3)(594). No habiendo concordancia entre lo analítico y lo físico, se producirán "corrimientos y superposiciones" entre predios contiguos e igualmente para otros predios dentro de la unidad característica(4)(595), que los contiene, rodeada por calles. Ello provocará en esencia "mutaciones y/o incorporaciones", entre predios, en estado potencial y por tanto carente de valor legal, si no se realizan por "escritura pública o usurpación". Ver Código Civil, art. 1184, incs. 1º y 8º y decreto - ley nacional 5756/58.

Las superposiciones, que pueden ser totales o parciales, a raíz de los