

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

*EL RÉGIMEN DE PUBLICIDAD NAVAL EN LA LEGISLACIÓN  
ARGENTINA(\*)<sup>(45)</sup>*

JORGE ARMANDO MALDONADO(\*\*)<sup>(46)</sup>

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

**SUMARIO**

I. Consideraciones preliminares. 1. Publicidad naval registral. 2. Derecho argentino. II. Espectro de la publicidad naval. A) Publicidad naval general. 1. Armamento. 2. Sociedad en coparticipación naval. 3. - Contratos. 4. Personal. B) La publicidad naval real. III. La matrícula nacional. A) Concepto de matrícula. B) Incorporación. C) Nacionalidad. D) Matriculación, inscripción, anotación. E) Estructura de la matrícula nacional. F) Eliminación de la matrícula nacional. G) El puerto de matrícula. V. Aspecto notarial.

**I. CONSIDERACIONES PRELIMINARES**

El buque, por ser el objeto central y fundamental de estudio y regulación del Derecho de la Navegación, ha sido definido inevitablemente por la doctrina y también, quizás contrariando un principio de la buena técnica legislativa, por la mayoría de los distintos ordenamientos jurídicos, a través de sus normas marítimas de carácter general.

La Argentina no ha sido indiferente frente a esta actitud del derecho comparado, corrigiendo el vacío legislativo verificable en el Título I del Libro III del Código de Comercio mediante el dictado de la ley 20094 al establecerse en el artículo 2º que buque es ". . . toda construcción flotante destinada a navegar por agua . . . ". De este modo se tiende a evitar que la normativa marítima provoque ab initio la duda o la controversia, en la caracterización del elemento sustancial de todo negocio o hecho jurídico que, por su esencia, y virtualizando la autonomía de la materia, deba necesariamente ser gobernado por el Derecho de la Navegación, y no por el derecho común.

La doctrina nacional, y gran parte de la extranjera, han partido de estos presupuestos en el análisis del vocablo jurídico buque. Autores nacionales<sup>(1)</sup>(47) han sugerido la reforma del artículo 2º, que permita dotar de mayor completividad a esta norma de definición, en consideración de que es necesario sumar al elemento intencional del propietario o armador de un buque de destinarlo a navegar, un componente objetivo consistente en la incorporación de ese buque a la órbita específica del Derecho de la Navegación, a través de su inscripción en el Registro respectivo. Surge como fundamento de esta propuesta el inevitable cumplimiento de los recaudos técnicos y de seguridad por producir ante el Estado, los que, sumados a los demás aspectos que hacen a la inscripción y efectos que derivan de ella, condicionan con un mismo grado de intensidad que el del destino navegatorio a la unidad conceptual "buque", clara conjunción de los aspectos privados y públicos que caracterizan al Derecho de la Navegación.

Sin pretender efectuar un análisis preciso de la opinión expuesta precedentemente, y desde un ángulo de observación estrictamente práctico, podrían eventualmente formularse objeciones, partiendo de la premisa de

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

que la definición legal del artículo 2º de la ley 20094 aporta un criterio fundamental de interpretación que permite considerar, en el caso concreto, la aplicabilidad instrumental del conjunto sistemático y singular de la normativa marítima, sin necesidad de recurrir al derecho común, en tanto el objeto alrededor del cual se verifique un acto jurídico o un conflicto de intereses, se pueda considerar o no "buque"(2)(48).

De todos modos, sirvan las reflexiones anteriores para la aproximación al tema central de la presente elaboración, por cuanto la caracterización del buque como bien registrable, que se plasma en artículo 155 de la Ley de la Navegación, hace inaplicable el principio del artículo 2412 del Código Civil, e inevitable la consideración y análisis de uno de los componentes del régimen general de la publicidad naval, o sea, el publicitario específico de los derechos reales que lo cuentan como elemento objetivo.

Que la determinación de la naturaleza jurídica de las cosas, y el consiguiente sistema regulatorio tendiente a reforzar la tutela sobre los inmuebles, ha respondido siempre a pautas económicas es un concepto pacífico en doctrina. Tanto como que para ciertas cosas de características tan singulares como los buques (y con el denominador común de estar destinados a transportar personas o cosas), se hizo necesario consagrar una tercera categoría distinta de la de muebles e inmuebles, que a través de la registración permitiese dotar de la seguridad y eficacia pertinentes al régimen legal aplicable a un objeto, como la construcción flotante destinada a navegar, de tanta importancia patrimonial, trascendencia para las políticas navieras nacionales, y cuyo ámbito de actuación tiene marcados caracteres internacionales.

El buque, en cuanto bien registrable, estará sujeto, entonces, a un régimen de publicidad propio, que en sus aspectos estáticos y dinámicos se intentará analizar en el presente trabajo.

En términos generales, puede afirmarse que la publicidad registral implica para el Estado una función cuya instrumentación tiende a asegurar el conocimiento del estado o condición legal de un bien, en resguardo del principio de seguridad jurídica, posibilitando esa certeza que impulse la fluidez armónica del tráfico de los bienes patrimoniales.

Se ha dicho que si los derechos reales son oponibles erga omnes; tal condición obliga al respeto general, pero que no puede respetarse lo que no se conoce; de ahí la ratio iuris de la publicidad(3)(49).

La publicidad registral adoptará, entonces, dos formas o aspectos en la labor informativa de su instrumento, el Registro. El negativo, en cuanto lo no inscrito resultará inoponible a terceros; y el positivo, a través de la fe pública registral de lo inscrito, generando una presunción de conocimiento de esos terceros respecto del hecho, acto o situación jurídica registrados(4)(50).

1. Publicidad naval registral. La publicidad naval registral no es ajena a estas características.

En Francia, el Reglamento de Estrasburgo, de 1681, ya contemplaba un sistema funcional de publicidad naval(5)(51), marcando una tendencia, que el decurso histórico de la previsión legal específica de varios países se

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

encargaría de perfeccionar, consistente en el cumplimiento de una función destinada a asegurar tanto el interés privado, cuanto a respetar las finalidades de carácter público, a través de un mecanismo administrativo que normalmente dependió del Estado, y tuvo caracteres de complejidad y minuciosidad. En sus orígenes, los sistemas publicitarios naval estuvieron una marcada finalidad estatal, por cuanto el conocimiento del número de unidades de las flotas mercantes, de la individualidad y nacionalidad de los propietarios o armadores, de la participación de capital extranjero, o del cumplimiento de los recaudos técnicos y legales para el ejercicio de la actividad naviera, sería a los fines del proteccionismo industrial y contralor fiscal, y, fundamentalmente, a la elaboración y gobierno de las políticas navieras nacionales; sólo en una segunda etapa se contemplaron los fines de derecho privado(6)(52).

En la opinión de Planiol y Ripert, el primer sistema de publicidad registral organizado racionalmente se instauró por aplicación de la normativa marítima, resultando muy probable que R. Torrens se haya inspirado en la publicidad naval real para elaborar el sistema registral inmobiliario que lleva su nombre(7)(53).

2. Derecho argentino. En cuanto a nuestro orden jurídico, la publicidad naval registra antecedentes históricos de cierta entidad, que, desde la época de la emancipación y con la influencia de la legislación española anterior a 1810, en una primera etapa, revelan una diversa y, las mas veces, inorgánica regulación en la materia. Esa subsistencia legislativa de España con posterioridad a la Revolución de Mayo no es más que la confirmación de una constante histórica, verificable también en la Revolución rusa de 1917, consistente en la comprensible reticencia de un nuevo ordenamiento político, por opuesto al anterior que sea, de reemplazar la legislación vigente en forma más o menos abrupta o inmediata, por otra que conforme los nuevos objetivos del Estado.

En nuestro país, tal como en la mayoría de los casos, la autoridad competente en el control y funcionamiento del sistema de propiedad naval es la que ejerce la competencia marítima o portuaria, y, tal como más adelante se detallará, corresponde actualmente a la Prefectura Naval Argentina. Este organismo de seguridad reconoce su más lejano antecedente histórico en la Capitanía del Puerto y Comandancia de Matrículas, de raigambre hispánica, que con tal carácter y denominación se mantuvo desde 1810 hasta 1815, año en que la segunda función fue escindida(8)(54). A pesar de que en las décadas siguientes esa labor de precaria publicidad volvió a corresponder a este organismo, su misión primordial fue la de prestación de la policía de puertos y judicial, tal como se prevé en el Reglamento de las Capitanías de Puerto del 6 de julio de 1814(9)(55).

Con un poco más de precisión, se podrá hablar de función publicitaria a partir de la sanción de los Reglamentos de la Policía Marítima de la Navegación del Plata y sus afluentes (por decreto del año 1862), y, especialmente, de sus artículos 36 y 38, consecuencia inevitable de las

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

previsiones del Código de Comercio promulgado por la provincia de Buenos Aires en 1859, y declarado Código Nacional por el Congreso en 1862.

A partir de 1896, con la sanción de la ley 3445, se tiende a la mejor protección del comercio y la navegación marítimos por la atribución expresa de funciones a la Prefectura General de Puertos, estableciéndose por el artículo 3º, inciso 10, la responsabilidad de llevar ". . . un registro de las embarcaciones nacionales, con su clasificación y arqueo, que se publicará anualmente; otro de la población flotante. . .".

En el período de vigencia plena del Código de Comercio, cuya actualización fundamental se sancionó por el Congreso en 1889 y se completó en 1933 con el Libro IV, se contempló en el Libro IV la necesidad de la publicidad naval a través de la letra de los artículos 857, 859 y 866. Del juego de las referidas normas surgía la conclusión inevitable de que, aún considerándose el buque como de naturaleza jurídica mueble, expresamente se exigía, para la transmisión del dominio de los buques mayores de seis toneladas, la transcripción del pertinente "documento escrito" en el "registro especialmente destinado a ese efecto", pudiendo justificarse "contra tercero" el "dominio de un buque adquirido por contrato" únicamente con "la escritura pública", otorgada en dicho "registro especial".

El registro especial mencionado no es otro que el de las antiguas Escribanías de Marina, institución que será analizada más adelante, sin perjuicio de recordar aquí que las funciones notariales y registrales no estaban diferenciadas ni en su marco legal y reglamentario, ni en su instrumentación.

El apreciable desarrollo de la marina mercante nacional obligó al Estado a comenzar a ejercer esa función publicitaria en forma progresiva, a través de una Sección de Matrícula de Buques, dependiente de la entonces Prefectura Nacional Marítima, que concretamente tenía a su cargo llevar registros de dominio de los buques de embargos e interdicciones, de hipotecas navales, de prenda agraria para embarcaciones y motores, de inhibiciones y de prevenciones(10)(56).

Vigente el sistema del Código de Comercio, esta manifestación todavía precaria de la función estatal se mantuvo hasta 1956, año en que fue creado el Registro General de la Propiedad Naval y se aprobó su reglamento orgánico. En los considerandos del decreto - ley 18300/66 (convalidado por ley 14467 se expresaba que el crecimiento de la flota mercante tornaba imprescindible crear un Registro que tuviera a su cargo la inscripción de los derechos reales constituidos sobre los buques, en resguarda de la seguridad jurídica y económica, dado que la considerable entidad de los valores de las operaciones vinculadas a la propiedad naval exigía la instrumentación de un sistema de información fehaciente que reflejara el estado de dominio, habilitando al Estado para que, por intermedio de la Prefectura Nacional Marítima, pudiera ejercer ". . . una función propia y específica de policía del dominio y de la navegación. . .".

Los quince años de vigencia del régimen orgánico regulado por el decreto - ley precedentemente citado demostraron que el ordenamiento jurídico

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

positivo, en su manifestación de publicidad naval, no garantizaba adecuadamente la seguridad y eficacia registral necesarias para proteger los derechos reales de dominio y de garantía asentados sobre un objeto patrimonialmente trascendente, incidiendo esta situación en forma desfavorable para el óptimo progreso de la actividad naviera nacional y, consiguientemente, al menos en este aspecto, para el desarrollo económico del país(11)(57).

La sanción de la ley 19170 significó un avance apreciable en la materia y vino a corregir ese estado de cosas. Por esta norma general se aprueba el Reglamento Orgánico del Registro Nacional de Buques, elaborado en base a modernos principios de la técnica registral, que permitieron estructurar con mayor acierto la dinámica de los derechos inscribibles en relación con los terceros(12)(58).

El sistema funcional del Registro Nacional de Buques se caracterizó por la adopción de un adecuado mecanismo de bloqueo, la incorporación del instituto de las anotaciones provisorias, el respeto por el principio del tracto sucesivo, la determinación de la inexactitud registral, la expresa obligatoriedad para los autorizantes de tener título a la vista y solicitar certificación dominial, la ampliación del plazo de validez del certificado, el fortalecimiento del esencial concepto de matrícula nacional, y, en suma, por la instauración de los recaudos de una maquinaria registral que estuviera capacitada para captar, atraer y controlar el aspecto estático de la realidad naviera, y brindar seguridad a su faz dinámica.

## II. ESPECTRO DE LA PUBLICIDAD NAVAL

El ordenamiento jurídico positivo argentino, al igual que gran parte de las legislaciones extranjeras y por los fundamentos expuestos anteriormente, prevé la instrumentación de ese mecanismo eficiente tendiente abarcar no sólo la publicidad de la propiedad del buque y de los demás dichos reales que lo graven, sino también la de una extensa gama de situaciones y relaciones que, por su entidad y calidad jurígena, virtualizan el desarrollo y vitalidad del quehacer naviero.

### **A) Publicidad naval general**

1. Armamento. Se podrá comenzar a verificar la consistencia del aserto anterior a poco que se tenga presente una figura esencial y típica del Derecho de la Navegación: la del armador.

Esta persona, de existencia visible o ideal, es la que ejerce la titularidad de la gestión o empresa marítima (fluvial o lacustre) al utilizar el buque haciéndolo navegar por cuenta y riesgo propios, bajo la dirección y gobierno de un capitán por ella designado.

En razón de que el armador podría no ser al mismo tiempo el propietario naval(13)(59), resulta imprescindible, en este supuesto, que el tercero registral, que no ha intervenido ni conoce la existencia del negocio jurídico

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

que dio origen a este estado dicotómico, pueda ser informado sobre éste por el interés legítimo que le asiste respecto de los efectos y consecuencias jurídicas que inevitablemente surgirán de la explotación del buque.

La ley 20094 regula expresamente esta publicidad del armamento.

De acuerdo con lo dispuesto por los artículos 171 y 172, existe un deber de inscripción de la condición armatorial, que se materializa por la transcripción del contrato respectivo, ante el Registro Nacional de Buques, como asimismo, en un Registro de Armadores Nacionales, creado para la mejor aplicación de la Ley de Reserva de Cargas.

Es importante destacar que la publicidad del armamento no beneficia sólo a los intereses de los terceros, sino fundamentalmente al propietario naval, a quien la ley inclusive habilita para subrogarse al armador en la concreción de la inscripción que publicite esa relación, en razón de que, en su defecto, deberá responder en solidaridad pasiva con aquél por las obligaciones contractuales o extracontractuales que surjan de la aventura marítima, por la falta de oponibilidad de tal situación jurídica de desdoblamiento frente a los eventuales acreedores pretenses.

2. Sociedad en coparticipación naval. Si el dominio del buque cuenta con pluralidad de titulares sobre las partes indivisas, esto es, se da el fenómeno de la copropiedad naval, puede plantearse el supuesto de que esos copropietarios decidan emprender la explotación de la empresa de navegación, sin adoptar ninguna forma societaria típica; en este caso la ley 20094 (artículo 183) establece la presunción legal de que se ha constituido una sociedad en coparticipación naval. Esta forma de armamento atípicamente societario podrá ser regulada contractualmente, y tener las convenciones particulares efectos plenos entre las partes. Pero, al igual que en caso del armamento, y con similares alcances, la publicidad de la coparticipación naval posibilitará la oponibilidad hacia terceros, en tanto y en cuanto el instrumento respectivo se hubiere inscrito en el Registro Nacional de Buques.

3. Contratos. La ley de la Navegación ha previsto, asimismo, la necesaria publicidad de la locación y del fletamento a tiempo (o time charter), en cuanto contratos de uso o goce y utilización del buque. Tanto la transferencia de la tenencia del objeto para el uso o goce contra el pago de un precio, como el compromiso del fletante de poner un buque determinado de diez o más toneladas de arqueado total a disposición del fletador, realizando los viajes que éste disponga en el término y las condiciones convenidas contra el pago del flete, deberán plasmarse en sendos contratos escritos, cuyos contenidos resultarán oponibles en la medida en que hayan sido inscritos en el Registro.

4. Personal. En lo atinente a los sujetos de la dinámica naviera, el derecho positivo aplicable en la materia considera dos categorías o agrupaciones del personal de la navegación, a saber, el personal embarcado o el terrestre, según ejerza su profesión, oficio u ocupación a bordo de los

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

buques y artefactos navales pertenecientes a la matrícula nacional, o en jurisdicción portuaria y en conexión con la actividad marítima, fluvial o lacustre.

Este personal será necesariamente habilitado por la autoridad marítima; deberá estar inscrito en un Registro Nacional del Personal de la Navegación, y se preverá, en la órbita de la Prefectura Naval Argentina, el funcionamiento de sendos registros generales matrices: el del Personal Navegante y el del Personal Terrestre de la Marina Mercante Nacional(14)(60).

La publicidad del personal de la navegación no es sino otra de las formas en que se manifiesta el régimen publicitario naval, aunque en este caso el sentido de la inscripción, que tiene gran relevancia administrativa para la prestación de servicios de la gente de mar, sea diverso respecto del efecto de oponibilidad que se ha venido analizando.

**B) La publicidad naval real**

Para el ordenamiento jurídico positivo argentino, el buque se individualiza por una suma de elementos, portante a su vez de la implicancia relevante para el efectivo contralor administrativo, y suficiente para la incorporación de la construcción flotante a ese universo normativo que se expresa por medio de reglas específicamente elaboradas por el Derecho de la Navegación.

Así, el nombre(15)(61) y el tonelaje de arqueo(16)(62) servirán a los fines de la individualización, junto con los indicativos del número y del puerto de registro, ambos derivados de un concepto o instituto tan importante y esencial como es el de la matrícula, que será estudiado en el capítulo siguiente. La consecuencia resultante de la asignación de estos elementos identificatorios estará constituida nada menos que por la atribución de la nacionalidad, relación verificable entre el buque y el Estado cuya bandera enarbola.

Esta incorporación al mundo normativo posibilitará tanto la legal circulación navegatoria del buque, cuanto el cumplimiento acabado del principio de seguridad jurídica, a través de los mecanismos de matriculación, inscripción y anotación. De este modo, la publicidad registral naval real posibilitará, además de la preservación y garantía exigibles por el respeto a la juridicidad marítima internacional, la plena vigencia en el orden local de los efectos jurídicos de las situaciones sustantivas que manifiesta, protegiendo el tráfico patrimonial de los buques y simplificando la determinación de la titularidad dominial y los gravámenes que los tienen por objeto(17)(63).

La Ley de la Navegación efectúa una categorización que tiene singular trascendencia jurídica. Al distinguir entre buque mayor y menor, según el arqueo total sea mayor (o igual) o menor de diez toneladas, establece el parámetro técnico a partir del cual se deberán elaborar las formalidades instrumentales de los derechos reales navales, e inevitablemente, la correlativa publicidad registral que se suma a la ya elemental y propia de toda forma exigida a un acto jurídico.

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

Cuando un buque mayor sea objeto de cualquier acto constitutivo, traslativo o extintivo del dominio u otros derechos reales, corresponderá su instrumentación por escritura pública o por documento privado autenticado, bajo pena de nulidad.

En el supuesto de buque menor, el acto deberá hacerse por instrumento privado con las firmas de los otorgantes certificadas. De estar situado el lugar de la celebración contractual en el extranjero, el instrumento será otorgado por el cónsul argentino respectivo.

La materialización de los actos jurídicos anteriormente referidos, y el cumplimiento de estos recaudos, hará plena fe entre las partes. Pero solamente producirán efectos plenos con relación a terceros a partir de la fecha de incorporación del instrumento pertinente al Registro Nacional de Buques.

En caso de que se verifique la pluralidad concurrente de componentes del elemento subjetivo de la propiedad del buque, o sea copropiedad naval, la Ley de la Navegación exige el cumplimiento de los recaudos enunciados cuando el acto jurídico constitutivo, traslativo o extintivo se efectivice sobre una o más de las partes indivisas del dominio.

En consecuencia, siempre, y tomando como ejemplo la compraventa naval, a partir del compromiso contractual se podrá advertir la cristalización de distintas categorías de la exteriorización publicitaria, en la medida en que la tradición y la escritura sean incrementadas en sus efectos cognoscitivos por esa inscripción registral que virtualizará la oponibilidad.

Asimismo, la publicidad naval real se manifiesta en forma específica respecto de uno de los modos de adquisición de la propiedad. El contrato de construcción de buques, modo originario y típico del Derecho de la Navegación, en tanto se celebre respecto de una construcción flotante cuyo arqueo total proyectado sea igual o superior a las diez toneladas, deberá hacerse por escrito, bajo pena de nulidad. Pero la oponibilidad de su contenido frente a terceros que hayan adquirido derechos sobre el buque sólo tendrá vigencia desde la fecha de la inscripción registral del instrumento, presuponiéndose, en su defecto, que el buque es de propiedad del constructor, con las consecuencias del caso.

Respecto de los derechos reales de garantía, la ley 20094 guarda coherencia con la norma principal hasta aquí analizada, y establecida en el conjunto de los artículos 156, 157 y 159, respecto de las exigencias formales de los actos según el arqueo, y el 158 respecto a la oponibilidad. De este modo se establece que la hipoteca naval constituida sobre buque mayor construido o en construcción debe instrumentarse por escritura pública o por "documento privado autenticado" y produce efectos frente a terceros a partir de la inscripción; en cambio, los buques menores sólo pueden ser gravados con prenda.

Concluyendo, cabe afirmar que, tal como puede apreciarse, el sistema de publicidad registral naval representa el rigor extremo de un conjunto de exigencias legales establecidas por la Ley de la Navegación, para garantizar la certeza y fluidez de la dinámica de los derechos reales, y funciona por tradición histórica y evolución legislativa, sobre la base de una

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

mecánica de folio real. Habrá, pues, que relacionar este concepto con el de matrícula, por la inevitable ligazón que los une y por resultar este último la base fundamental a partir de la cual se condicionará, se controlará y se rendirá fiel testimonio sobre el transcurso de la vida jurídica del buque, al amparo efectivo del ordenamiento legal positivo.

### **III. LA MATRÍCULA NACIONAL**

La institución, en Inglaterra, del primer registro de buques por la Navigation Act del año 1600(18)(64) parecería constituirse en el más lejano antecedente histórico de la publicidad naval registral, junto con el Reglamento de Estrasburgo francés de 1681.

Las finalidades de orden público de los Estados marcaron la tendencia predominante en un período muy prolongados en cuanto los registros servían al contralor fiscal y al estímulo del crecimiento de las flotas mercantes nacionales, elementos ambos de notoria influencia en el desarrollo económico de los países.

A) Concepto de matrícula. Progresivamente, otros factores, que junto con los anteriores mantienen vigencia actual vendrían a servir de fundamento a la registración de los buques. Los Estados habrán de ejercer, entonces efectiva jurisdicción sobre las flotas mercantes, procurando tutelar el esencial valor seguridad de la navegación, a través de la vigilancia de las condiciones técnicas de navegabilidad y salvaguarda genérica de la vida humana en el mar, y el no menos importante aspecto laboral o social, al elaborar estatutos jurídicos singulares para las tripulaciones.

De este modo se irá insinuando un instituto legal cuya contemplación expresa se encuentra prevista en el ordenamiento jurídico positivo argentino, y que es el de la matrícula.

La doctrina ha valorado normalmente el trascender del concepto de matrícula a través de los efectos que se producen a partir de ella, o por las situaciones y relaciones jurígenas que la preceden o anteceden. Pero es importante precisar el contenido del vocablo, avanzando el análisis más allá de su eventual asimilación al de asiento legal del buque a una suerte de historial físico - legal de determinada relevancia administrativa y privada(19)(65)

Será necesario coincidir con Scialoja en cuanto el maestro napolitano considera la matrícula como uno de los pilares sobre los que descansará la organización y eficaz funcionamiento del Derecho de la Navegación, para advertir que se desborda la concepción de la mera ficha o folio real matriz.

La ley argentina establece que el primero y estruendoso efecto jurídico que produce la incorporación de un buque a la matrícula es nada menos que la atribución a él de la nacionalidad, e, inevitablemente, la exteriorización de tal atributo, al permitirse enarbolar el pabellón.

B) Incorporación. Pero el acto de matriculación que posibilita tal efecto no

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

implica un mero acaecimiento administrativo. Sin perjuicio de verificar el cumplimiento de la totalidad de los recaudos legales y reglamentarios de rigor, el Estado autorizará o no la incorporación del buque a la matrícula nacional, luego de un circunstanciado y preciso análisis de la repercusión de tal evento para el interés público, el planeamiento en materia naviera, en fin, para la alta política económica.

Y si del orden normativo vigente(20)(66) surge la expresa autorización para el organismo competente, la actual subsecretaría de Intereses Marítimos, es porque resulta imprescindible legitimarlo para decidir discrecionalmente sobre la procedencia de la petición de incorporación de un buque (o su eliminación matricular) por parte de su propietario naval.

Al conferirse tal facultad discrecional al Estado, se exigirá de él una adecuada ponderación del caso concreto, facilitada por - la característica misma de esa atribución que, a diferencia de la reglada, le permite decidir sin atenerse estrictamente a normas rígidas, es decir, con la laxitud o flexibilidad necesaria como para resolver cada situación en atención a una efectiva y eficaz protección de los intereses navales de la Nación(21)(67), de acuerdo con las circunstancias del momento y con las previsiones operativas de los distintos tráficos marítimos de intercambio comercial de la Argentina con el resto del mundo.

Es importante destacar que la ley argentina exige el cumplimiento de recaudos determinados para que preceda la matriculación. Cada Estado ha aplicado y aplica criterios diversos, según cual sea el factor de política económica predominante y conveniente. Así, habrán de exigir que la totalidad o la mayor parte de la tripulación esté constituida por nacionales, que el buque se haya construido en el país, o que todos o la mayoría de los propietarios navales sean nacionales(22)(68).

Nuestro país, coherentemente con la necesidad de incrementar el tonelaje de la flota mercante, ha adoptado el sistema del domicilio del propietario. Por esto, además de que se cumplan las exigencias reglamentarias de construcción y condiciones de navegabilidad e idoneidad del buque, ante la autoridad marítima competente en esta materia técnica, será menester que el propietario naval esté domiciliado en el país; si se trata de una copropiedad naval, que la mayoría de los copropietarios cuyos derechos sobre el buque excedan la mitad del valor de éstos reúnan la misma condición. Si la titularidad dominial la ejerce una sociedad, ésta deberá haberse constituido de acuerdo con la ley argentina, así como acreditará una representación permanente en la República, si se hubiere constituido en el extranjero(23)(69).

En síntesis, se establece el domicilio como determinante categórico general; de modo singular para el propietario naval, e integrado con los requisitos de representación permanente y domicilio, y los de contribución legal y mayoría excedente de derechos, una doble condición por cumplirse en los casos de sociedad propietaria y copropiedad naval, respectivamente.

Esta actividad estatal, por medio de la cual se preserva la incolumidad virtual de la matrícula nacional, evaluando la conveniencia de

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

toda incorporación o desafectación de buques de ella, es la que revela, por la categoría e importancia de los intereses que atiende, la trascendencia misma del instituto.

El otro elemento que autoriza el juicio axiológico que precedentemente se emitió en cuanto a la necesaria autonomía analítica del tema, está constituido por el principal efecto que deriva de la dinámica de la matrícula nacional, esto es, por la atribución al buque incorporado a ella, de la nacionalidad argentina. A su vez, esa atribución del pabellón generará la posibilidad de que se verifique la producción de un extensa gama de consecuencias jurídicas, que tendrá siempre al buque como esencial elemento de aplicación de normas y principios, y de conjunción de intereses privados y públicos.

C) Nacionalidad. Al ingresar en este segundo estadio en la apreciación de la verdadera dimensión de la matrícula nacional y sus consecuencias, resultará necesario considerar al buque no sólo como una errante construcción flotante con diversidad estructural, cuyo destino es la navegación por desplazamiento, maniobra y gobierno, y cuya naturaleza jurídica es la de bien registrable. Habrá, pues, que caracterizar al buque como un centro instrumental de imputación de normas jurídicas específicas(24)(70), para poder, así, apreciar mejor su condición de objeto de derechos.

A partir del concepto precedente, pueden comprenderse el motivo y el modo en que se produce un peculiar fenómeno jurídico. Este consistirá en la ubicación del buque inscrito en la matrícula nacional, dentro del espectro de aplicación de las normas propias del ordenamiento positivo del Estado matriculante, esto es, jurisdiccionalmente pasible de constituirse en ese centro instrumental de previsiones legales específicamente elaboradas por el Derecho de la Navegación argentino, que, a su vez posibilita, por reenvío interno y previo respeto de la autonomía de la disciplina, la virtualidad del derecho común nacional en todas sus manifestaciones, ya sean éstas de tipo penal, procesal o tributario.

De este modo, por la atribución de la nacionalidad se concretan dos objetivos sumamente importantes en principio, se asegura a la comunidad viajante del buque la provisión de los medios legales necesarios para resolver los conflictos que pudieren surgir durante la expedición marítima en mar libre; y, al mismo tiempo, se prevén los instrumentos imprescindibles para dilucidar posibles conflictos de leyes y competencias ". . . eventualmente concurrentes en relación al mismo evento, acto o situación jurídica"(25)(71).

Dentro de los límites y de acuerdo con las pautas propias del Derecho Internacional Público, se ha intentado moldear una suerte de vigoroso anatema, para hacer frente a un fenómeno naviero permanentemente verificable en nuestra época.

Cuando un propietario naval o un armador gozan de una interferencia mínima o de evidentes facilidades por parte del Estado matriculante, tanto en los aspectos laborales o impositivos, cuanto en el contralor técnico de las

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

condiciones de seguridad, o en los requisitos formales de inscripción o transferencia dominial de su buque, puede afirmarse que éste está enarbolando una bandera de conveniencia.

Este fenómeno, de graves implicancias jurídicas y económicas y cuya historia, antecedentes y proyecciones han sido analizados vastamente por la doctrina<sup>(26)</sup>(72), fue el primordial objetivo al que se dirigió el articulado específico de la Convención sobre la alta mar de Ginebra (1958). Por esto allí se establece que necesariamente debe existir una relación auténtica entre el buque y el Estado que, habiendo establecido los requisitos para concederle nacionalidad, lo ha incorporado a su registro y le permite navegar enarbolando su pabellón, en tanto y en cuanto ejerza efectivamente su jurisdicción y su autoridad sobre él, en los aspectos administrativo, técnico y social<sup>(27)</sup>(73).

Sin perjuicio de coincidir con los autores que afirman que uno de los defectos atribuibles a la letra de la convención sería la excesiva amplitud de facultades que se concede a los Estados para establecer los requisitos de matriculación, o más precisamente la falta de un recaudo de cierto rigor<sup>(28)</sup>(74), es importante advertir la presencia de este loable intento de asegurar la "juridicidad en el mar", al decir de Malvagny, por medio de normas enunciativas claras. Tal sería el caso de las que establecen la necesidad de que los buques naveguen bajo bandera de un solo Estado, y que el cambio de pabellón se realice únicamente como resultado de una transferencia dominial con transcripción registral. Merece recordarse también aquella que prevé para el caso de que un buque navegue bajo la bandera de dos o más países, utilizándolas a su conveniencia, la eventual sanción de no poder ampararlo en ninguna de esas nacionalidades frente a un tercer Estado, y considerarlo como "sin nacionalidad".

Lamentablemente, al fallar el precepto base (artículo 5º) por su excesiva laxitud, se resiente toda la estructura normativa, y, consiguientemente, su adopción, efectiva y definitiva por toda la comunidad internacional.

D) Matriculación, inscripción, anotación. En un tercer nivel del análisis del concepto integral de la matrícula nacional, se perfilan los institutos de la técnica registral general, condicionados por uno propio del Derecho de la Navegación, y cuyas características y fundamentos han sido objeto de la exposición precedente.

El acto de la matriculación o abanderamiento del buque posibilitará no sólo el cumplimiento de una función estatal de relevancia nacional e internacional y de carácter público, sino también la instrumentación de los aspectos privados de la publicidad naval real, en lo atinente a sus efectos respecto de los derechos reales de uso y goce o de garantía.

Consiguientemente, los actos de inscripción y de anotación se constituirán en los instrumentos idóneos para que el mecanismo registral cumpla con la virtualización de la oponibilidad y garantice la certeza sobre la situación o estado jurídico de los buques matriculados.

El acto será inscriptorio en la medida en que consista en una toma de razón (que puede tener carácter definitivo, provisional o condicional) por parte del

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

Registro Nacional de Buques, que se materializa en forma de asiento principal sobre la ficha matriz correspondiente, motivada por la presentación de un documento por el que se constituya, transmita, declare, modifique o extinga un derecho real sobre un buque o artefacto naval incorporado a la matrícula nacional(29)(75).

El citado Registro procederá, en cambio, a efectuar una anotación, en los supuestos en que el documento ingresado contenga embargos, interdicciones o cualquier otra afectación al dominio; será éste, pues, un asiento temporal relacionado y referido a una inscripción y por la cual se restringe o afecta la libre disponibilidad del bien(30)(76).

El mecanismo de la anotación, de acuerdo con el precepto legal de rigor, puede ser aplicado no sólo a los buques pertenecientes a la matrícula nacional, sino también a los de una extranjera(31)(77).

Esta última posibilidad evidentemente vulnera la virtualidad de algunos principios registrales, y principalmente el de inscripción, de acuerdo con el cual solamente un asiento principal efectuado previamente por el Registro puede ser objeto de publicidad positiva por resultar aquél su elemento condicionante(32)(78). Este asiento temporal se practica en los supuestos en que el juez competente haya decretado un embargo sobre buque privado extranjero, esto es, que no esté al servicio del poder público de otro Estado, y que en principio no esté cargado y pronto a zarpar, y libre el oficio pertinente a la Prefectura Naval Argentina para que se anote dicha medida precautoria sobre la base del nombre y nacionalidad del buque en el Registro Nacional de Buques, y, al mismo tiempo, esa autoridad marítima disponga la interdicción de navegar (o de salir de puerto).

Este efecto publicitario atípico tiene un fundamento consistente. Adviértase que de este modo se logra provocar no sólo la indisponibilidad jurídica a través del embargo, sino también la física, a través de la interdicción; de otro modo, sería fácil poder sustraer al buque extranjero de la jurisdicción del juez embargante, exponerlo involuntariamente a los riesgos propios de toda navegación, o directamente no retornar al puerto donde se originó el crédito cuya insatisfacción motivó el auto judicial. Al mismo tiempo, debe recordarse que, de acuerdo con la Ley de la Navegación, en el sistema de privilegios marítimos establecido por ella no rige el axioma romano *prior tempore, potior jure*, sino que los créditos privilegiados originados en el último viaje son preferidos a los de los viajes precedentes, salvo los derivados de un contrato único de ajuste(33)(79), y ese buque extranjero no embargado ni interdicto podría servir para contraer nuevos créditos privilegiados al seguir navegando.

Todo esto justifica la procedencia de las dos previsiones concurrentes, a través de la publicidad registral naval y por la autoridad marítima, frente a la posibilidad de que la garantía de los acreedores locales se pierda. De modo tal que, en aras de la completividad de la efectiva seguridad crediticia, amén de razones de orden técnico y administrativo, junto a la interdicción se procede a la referida anotación sobre un buque no matriculado en el país.

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

E) Estructura de la matrícula nacional. De acuerdo con el orden normativo vigente, la matrícula nacional se compone de un conjunto de divisiones y agrupaciones de orden administrativo que contribuyen al mejor contralor y tienden a captar todo el panorama naval, ya sea en su aspecto mercante marítimo o fluvial, así como también en los deportivos o recreativos.

La Ley de la Navegación aporta dos clasificaciones de buques; la primera, entre buques mayores y menores, tiene especial relevancia para la formalización instrumental de los actos jurídicos realizados sobre buques de acuerdo con el tonelaje de arqueado total. En cambio, la segunda clasificación legal aporta un importante criterio de interpretación que, en definitiva, permitirá advertir la primera exclusión de la matrícula nacional. Al diferenciar entre buque privado y público, la ley establece que de los segundos, en cuanto son los que están afectados al servicio del poder público, se sustraerá expresamente de sus alcances y efectos a los buques militares y de policía (34)(80).

Esta primera exclusión puede dar la pauta de la verdadera dimensión, por su composición; de la matrícula nacional. La misma ley se encargará de establecer en su artículo 58 que el régimen de incorporación y cancelación de las matriculaciones, aparte de las previsiones propias, se regirá por la ley 19170, y por lo que determine la reglamentación; de este modo, el conjunto normativo se completará con el Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE), y por ordenanzas marítimas dictadas por la Prefectura Naval, tal es el caso de la 21/71.

La segunda exclusión resultará del artículo 201. 0202 del REGINAVE, cuando se separa de la matrícula nacional no sólo a los buques y artefactos navales pertenecientes a las fuerzas armadas, de seguridad y policiales sino también a los que estén propulsados exclusivamente por remos y a los inflables; sin embargo, esta nueva exención de matriculación no será tan absoluta, como podrá advertirse más adelante.

Por todo lo expuesto, y por aplicación de las normas mencionadas, deberá considerarse compuesta la matrícula nacional por tres elementos primarios: la Matrícula Mercante Nacional, el Registro Especial de Yates, ambos a cargo del Registro Nacional de Buques, y los registros jurisdiccionales llevados por las dependencias de la Prefectura Naval Argentina.

La Matrícula Mercante Nacional se subdivide, a su vez, en tres agrupaciones. Deberán abanderarse en ellas todos los buques destinados a la navegación comercial y se distinguen los denominados mayores, que pertenezcan a personas de existencia visible o ideal de carácter privado (primera agrupación), de los menores de la misma condición dominial (segunda agrupación), respecto de los buques de cualquier tonelaje cuyos propietarios sean tanto el Estado nacional, como los provinciales o municipales (tercera agrupación)(35)(81).

El Registro Especial de Yates está destinado al empadronamiento de las embarcaciones deportivas de cualquier tonelaje de arqueado, es decir, aquellas no afectadas a practicar tráfico lucrativo, sino a finalidades exclusivamente deportivas o recreativas. Administrativamente, se distingue este tipo de buques según pertenezcan o no a la dotación de un club

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

náutico, es decir, a aquella asociación civil con personería jurídica cuyo objetivo primordial está centrado en el fomento y la práctica de la navegación deportiva o de placer por parte de sus asociados, reconocida por la Prefectura e incorporada al Registro de Clubes Náuticos llevado por ella.

En los Registros Jurisdiccionales se matriculan todos los buques y artefactos navales cuyo arqueado total sea igual o inferior a una tonelada, a los efectos de la individualización y el contralor administrativo tendiente fundamentalmente a asegurar el valor seguridad de la navegación. El sistema publicitario naval real, de acuerdo con lo dispuesto por el REGINAVE(36)(82), funciona en este aspecto en una forma atípica, por cuanto el estatuto jurídico aplicable a estos bienes se remite al régimen civilista mobiliario para los efectos de los actos jurídicos; entre las partes y frente a terceros.

De este modo, por la vía reglamentaria se somete a estos buques a un sistema jurídico muy peculiar, visiblemente alejado del que se aplica al resto de los que sobrepasan la tonelada de arqueado total, cuyos fundamentos y funcionamientos se corresponden por una ardua elaboración doctrinaria y jurisprudencial.

Este apartamiento, cuya base no puede ser otra que la apreciación de la menor entidad patrimonial de estos objetos, en principio repugnaría a la razón y finalidad de la categorización legal del buque como bien registrable, determinando una naturaleza jurídica que ha surgido en concordancia con un intenso decurso histórico, y que evidentemente tiende a dotarlo de un estatuto jurídico singular acorde con su especial condición, con más familiaridades para con el esquema inmobiliario que con el mobiliario; en definitiva, sustraerlos de una normativa específica y adecuada, dotada de institutos particulares, lesiona el principio de autonomía del Derecho de la Navegación.

Sin embargo, cabe advertir que estas apreciaciones son sólo aproximativas y revelan la necesidad de un estudio más profundo sobre el particular.

A los mismos efectos administrativos y bajo el mismo régimen jurídico, en estos Registros Jurisdiccionales se matriculan también los botes de remo, que, de acuerdo con la definición reglamentaria, son aquellas embarcaciones menores infables, plásticas, de madera o de cualquier otro material, propulsadas exclusivamente por uno o más remos, para navegar con fines deportivos o particulares.

Evidentemente, estas embarcaciones se incorporan a la matrícula nacional integrándola junto con todos los buques y artefactos navales distribuidos en las distintas agrupaciones y componentes primarios antes detallados, sin perjuicio de que, por sus características y el régimen establecido para ellos, tengan una naturaleza regulatoria muy particular(37)(83). Cuando el Capítulo respectivo del REGINAVE las contempla, establece una última exclusión, tal vez la definitiva, respecto de la matrícula; cuando se exceptúa de la incorporación al Registro Jurisdiccional a los botes salvavidas, y fundamentalmente a los pertenecientes a las fuerzas armadas y policiales, no se hace más que afirmar la exclusión anterior, establecida respecto de

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

los buques y artefactos navales bajo tal condición dominial.

En síntesis, la regla es la matriculación o abanderamiento de todos los buques y artefactos navales, cualesquiera que sean su arboladura, su tonelaje de arqueado y el tipo de navegación a que estén destinados; la excepción estará constituida por los buques públicos en general y por los botes salvavidas. El juego legal de los artículos 201. 0202, 201. 0203 y 413. 0102 del REGINAVE y el principio que surge del artículo 4° de la Ley de la Navegación autorizan esta conclusión.

F) Eliminación de la matrícula nacional. Del mismo modo que la matriculación de un buque procede en los casos en que tanto los recaudos de carácter privado como la atención de los intereses públicos coinciden para el otorgamiento de la autorización pertinente, su eliminación del cuerpo de la matrícula nacional será posible en la medida en que tales aspectos sean respetados.

Por supuesto que la aseveración anterior está referida al caso en que el propietario naval solicite la cancelación de la matriculación y pretenda obtener el cese de bandera, único medio fehaciente por el que se acredita esa suerte de extirpación que se practica sobre una relación tan sólida y trascendente como la que unía al buque, en cuanto objeto jurídicamente considerado, respecto de ese conjunto de calidades que lo integraban a partir de la posesión de la nacionalidad, por pertenecer a la matrícula nacional.

También se advierte la presencia del elemento volitivo como generador de la desafectación matricular, en caso de que el propietario naval solicite la autorización para el desguace del buque, es decir, su desarme total. La concesión del permiso respectivo estará sujeta a dos aspectos del contralor de tipo administrativo. El primero se relacionará con la evaluación que efectúa la subsecretaría de Intereses Marítimos, respecto de la conveniencia para los intereses navieros nacionales de tal desafectación, teniéndose en cuenta, asimismo, los intereses de los acreedores del propietario, o del armador del buque. El segundo, con la autorización y vigilancia de carácter técnico que prestará la Prefectura Naval Argentina, para que las operaciones de desguace se realicen bajo las condiciones de seguridad necesarias y dentro de los plazos que ella determine, estando facultada para ordenar la paralización de los trabajos en la medida en que no se cumplan las especificaciones pertinentes.

Asimismo, la Ley de la Navegación prevé otros dos supuestos en que se puede disponer la eliminación de un buque de la matrícula nacional. Tales serían los casos en que la construcción flotante pierda su condición técnico jurídica, por innavegabilidad absoluta o pérdida total comprobada y declarada por la autoridad marítima, o se pueda establecer una fundada presunción de pérdida, después del transcurso de un año a contar desde la única noticia que se tenga del buque(38)(84).

G) El puerto de matrícula. El puerto de la matrícula, esa suerte de domicilio del buque, según una controvertida corriente doctrinaria, cobra relevancia en

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

la medida en que la Ley de la Navegación lo considera como uno de los medios de individualización.

Como tal, junto con el nombre y el número en cuanto expresiones inmediatas del enrolamiento en la matrícula nacional, formará parte integrante del Certificado de Matrícula, que, como único instrumento hábil de la acreditación de la identidad del buque en explotación y de su correlativa nacionalidad por el abanderamiento, necesariamente deberá completarse con otros datos extraídos de la ficha matriz o folio real, del que es su reflejo o somera descripción; tal el caso del nombre del propietario raval, los tonelajes de arqueado total y neto, datos de la planta propulsora y, eventualmente, la constancia referida a la existencia de contratos de armamento, locación o fletamento a tiempo, o de la constitución de una hipoteca naval.

Más que una expresión matricular o una constancia certificada, el puerto de la matrícula parecería no sólo contribuir a identificar al buque argentino, sino a revelar un aspecto del sistema registral naval, que desplaza a la mera realidad del asentamiento físico del Registro Nacional de Buques en la ciudad de Buenos Aires.

La existencia de un único puerto de matrícula en la ciudad capital de la República surgiría, según expresó en su momento Ray, del inciso 1°, artículo 3° de la ley 3445 de 1896(39)(85). Sin embargo, la determinación normativa del asentamiento físico de la matrícula nacional no parece nacer de dicho inciso, aun cuando éste hace una remisión a legislación antecedente sobre funciones generales.

El sistema de regulación general de la publicidad naval anterior a la ley 3445, por inorgánico y poco funcional, no revela de un modo categórico a contemplación y determinación expresa del instituto de la matrícula nacional, que tendrá la definitiva consagración a través del inciso a), artículo 1° de la ley 19170(40)(86). Por otra parte, no sólo la dispersa legislación anterior sino tampoco el Libro III del Código de Comercio la preveían en la forma y con las características que actualmente tiene.

En el artículo 38 de los Reglamentos de la Policía Marítima de la Navegación del Plata y sus afluentes de 1862 se establecía que la compraventa naval debía registrarse necesariamente en la matrícula del "Departamento que correspondiera, dejando entrever la existencia de varios puertos de enrolamiento; al mismo tiempo, se revelaba, por el artículo 39 de dicho cuerpo legal, una referencia tangencial al concepto de matrícula nacional(41)(87). Asimismo, es importante destacar que en el artículo 40 de los mencionados Reglamentos se establecía el procedimiento a seguir por parte de los subdelegados" y de los "capitanes de Puerto" del interior y de la Capital, en los casos de constitución de gravámenes sobre los buques nacionales(42)(88).

Los recaudos referidos se asemejan a algunas de las actuales inscripciones documentales portantes de derechos reales. Sin embargo, en los artículos 31 y 32 se trataba también el tema de la matriculación, al establecer la forma en que se efectuaba el procedimiento, según fuera el tonelaje del buque inferior o superior a seis. De este modo,

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

en el primer caso la matrícula se haría ". . . por la Capitanía del Puerto llevando un registro especial. . ."; en el segundo, actuando exclusivamente la Capitanía de Puerto o bien con carácter previo al ". . . escribano que lleva el registro de marina. . .", para ". . . la correspondiente anotación. . .".

En la ley 3445, citada por el prestigioso tratadista mencionado, se contempla así la función a cargo de la ". . . Prefectura, Subprefectura y Ayudantías. . ." de llevar un ". . . registro de las embarcaciones nacionales" (inciso 10, artículo 3°) aunque, se reitera, no surgen de ella ni la determinación de único puerto de matrícula, ni su atribución a la Capital Federal.

Sin perjuicio de todo lo anteriormente expresado, y presuponiendo un vacío legislativo en el tema, lo real y concreto es que la República cuenta con un único puerto de abanderamiento, que es Buenos Aires, sede del Registro Nacional de Buques. La atribución de funciones a los Registros Jurisdiccionales de la Prefectura, por la especificidad que la caracteriza, no alcanza a desvirtuar el aserto anterior.

Sin embargo, varias razones contribuyen para afirmar la necesidad de abrir nuevos puertos de matrícula en la Argentina. Partiendo de lógicas previsiones presupuestarias y funcionales, es necesario optimizar la prestación del servicio publicitario naval para los puertos más importantes del país, posibilitando la eficaz y pronta resolución de las cuestiones registrales locales a lo largo del litoral marítimo y fluvial.

De este modo se logrará atender no sólo a las necesidades de los buques y artefactos navales pertenecientes a cualquiera de las agrupaciones y registros de la matrícula nacional, sino a los de futura incorporación construidos en el país u objeto de importaciones; a los requerimientos de sus propietarios navales, y a la motivación de la progresiva regularización de los títulos de propiedad, para el paralelo saneamiento de la matrícula(43)(89); a las perspectivas de una moderna concepción de la función armatoria; a la mayor eficacia y mejor desenvolvimiento de las funciones de competencia jurisdiccional federal y de seguridad en los ámbitos portuarios y navegables, y, finalmente, a la efectiva y necesaria promoción de la Marina Mercante en todo el litoral nacional, para el vigoroso impulso de los intereses marítimos argentinos, de evidente incidencia en el desarrollo político y económico de la Nación.

De no muy diferente índole de la de esta suerte de alegato habrá sido la que potenció la inserción en la ley 20447, del recaudo que establece la necesidad de establecer nuevos centros de matriculación. En la Norma N° 7 del Anexo I de la ley, y según consta en la nota que acompaña al proyecto, el hecho de que se exprese ". . . se establecerán nuevos puertos de matrícula ... " y no se concrete directamente su regulación circunstanciada obedece a que esa norma integra un conjunto destinado a ampliar los conceptos establecidos en el articulado, y cuyo carácter dispositivo se difiere para la oportunidad en que sea posible su instrumentación.

Esta posibilidad de pluralizar los canales de ingreso en la matrícula nacional ha sido contemplada y puesta en vigor por muchos ordenamientos jurídicos extranjeros. Para ello, la mayoría mantiene el criterio adoptado por la

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

legislación argentina, o sea, el que se basa en la íntima relación que inevitablemente debe establecerse entre la matrícula y la nacionalidad, tanto por razones de orden público interno, como por principios de raigambre internacional. Pero en otros países puede verificarse también la circunstancia de que buques nacionales se incorporen a las matrículas extranjeras, y viceversa. El enrolamiento se acredita con el certificado; y la nacionalidad, con el acta respectiva. Asimismo, el acto matricular es facultativo del armador, sea éste o no el propietario(44)(90).

Sin embargo, y en prevención del riesgo que entraña la posibilidad de lesionar la integridad de la matrícula nacional, el perfeccionamiento del sistema actual debe tender exclusivamente a crear nuevos puertos de una matrícula única, para que la manifestación exterior del pabellón argentino sea congruente con la sujeción del buque a ese orden jurídico positivo que, en esta materia, reposa sobre esta vigorosa y trascendental columna.

En la América Latina se advierte la adopción de sistemas de matriculación de diversa índole.

En México, por ejemplo, para que los buques puedan obtener esa nacionalidad, y con carácter previo a su abanderamiento, deben ser matriculados en la Capitanía del Puerto del litoral marítimo que será escenario de su navegación, y puede solicitarlo tanto el propietario naval como el "naviero" (equivalente a nuestro armador). Esta incorporación está a cargo del Registro Público Marítimo Nacional, con sede en el Distrito Federal, que depende de la Secretaría de Marina, y, a su vez, cuenta con oficinas o registros locales en los puertos habilitados para la matrícula.

Tanto la matriculación como las inscripciones y anotaciones se realizan por partida doble, o sea, en el Registro Central y en los locales; ambos asientos tienen el mismo valor y surten los efectos pertinentes a partir de la fecha de concreción del primero de ellos. El Registro del puerto donde la empresa peticionante tiene el asiento principal de sus negocios es el competente para actuar, previéndose, en su defecto, la intervención del Registro del puerto donde se haya matriculado el buque de su propiedad, en la medida en que se practique una transferencia dominial o la constitución de un gravamen.

A través de este sistema de funcionamiento bipolar, el Registro Público Nacional Marítimo mexicano no sólo practica las corrientes matriculaciones, inscripciones y anotaciones de documentos referidos a cualquier acto derivado de la dinámica de los derechos reales navales, o medidas temporales de indisponibilidad física o jurídica de los buques; también toma razón de las locaciones navales, de las concesiones otorgadas tanto para efectuar instalaciones o prestar servicios marítimos y portuarios, como para establecer astilleros, diques y varaderos, y de las escrituras de constitución de las sociedades navieras, las enajenaciones y gravámenes de éstas, y los contratos que las cuenten como elementos subjetivos.

Asimismo, es importante destacar que la legislación mexicana aplica a los buques las normas relativas a los bienes muebles(45)(91), sin perjuicio de que todos los actos constitutivos, traslativos o extintivos del dominio y demás derechos reales deban constar en escritura pública o en "póliza ante

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

corredor".

Toda esta estructura legal, cuyas diferencias fundamentales con la argentina estriban en la naturaleza jurídica atribuida al buque y en la concepción de la matrícula, está contenida en la Ley de la Navegación y Comercio Marítimos de México, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 21 de noviembre de 1963(46)(92)

Es interesante observar también el sistema registral naval vigente en Chile, y que está estructurado por la Ley de la Navegación aprobada por el decreto 2222/78, publicada en el Diario Oficial el 31 de mayo de 1978(47)(93).

La matrícula chilena se lleva a través de cinco Registros: los de Naves Mayores, de Naves Menores, de Naves en Construcción, de Artefactos Navales, y de Hipotecas, Gravámenes y Prohibiciones (conf. artículos 10 y siguientes). Asimismo, considera la clasificación de "naves" en: mercantes, en cuanto sirvan al transporte nacional e internacional, y especiales, que son las que se emplean en servicios o con finalidades específicas (por ejemplo: remolcadores, transbordadores, pesqueros, dragas, barcos científicos o de recreo, etc. ). Sin embargo, y sin que se advierta la imprescindible distinción entre buques públicos y privados, a los fines registrales resulta trascendente la otra clasificación que considera a una nave como mayor o menor, en tanto el registro grueso sea superior o inferior a las cincuenta toneladas.

Tal como apunta el doctor Ravina en su artículo, ". . . en la actualidad subsisten tantos registros de matrícula como puertos hay en Chile cuando se trata de matricular naves de menos de cincuenta toneladas".

Esta ley contiene una previsión muy peculiar, y está referida a la posibilidad de que el presidente de la república, por razones de evidente interés nacional, autorice la locación, por tiempo determinado, de naves chilenas a casco desnudo; sin embargo, a pesar de hacerles enarbolar el pabellón extranjero correspondiente, subsiste siempre su inscripción en la matrícula de Chile; similar potestad presidencial es viable en el caso de naves arrendadas por empresas chilenas, en la inminencia de o ante un conflicto internacional, las que temporariamente deberán enarbolar el pabellón de ese país, sin perjuicio de que la matrícula sea extranjera. Siempre se parte de un principio general, consistente en la previsión de que, salvo excepciones, para enarbolar el pabellón nacional, el capitán y la tripulación deberán ser de nacionalidad chilena; las posibles excepciones en este sentido sólo son aplicables a la oficialidad y a la tripulación, que pueden ser extranjeras, pero nunca el capitán.

Los dos esquemas normativos someramente analizados sirven para el cotejo con el argentino, y para concluir inevitablemente en la ponderación de una concepción integral y saludable de la matrícula nacional. El futuro incremento de los puertos de matrícula en modo alguno debe desvirtuar ese basamento elemental, sino, por el contrario, contribuir a fortalecerlo y a optimizarlo. A fin de cuentas, debe tenerse siempre presente que la etimología misma del vocablo matrícula se remonta al latino matrix, icis, matriz, para hacer reconocer finalmente su origen en matrix, mater, madre...

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

**IV. ASPECTO REGISTRAL**

El instituto de la matrícula nacional es el que sirve de fundamento a todo el régimen de la publicidad naval.

Salvo en el caso del régimen de habilitación e inscripción del personal tripulante afectado a la materialización de la aventura marítima, todo el sistema publicitario naval reconocerá su centro originante en la incorporación del buque a la matrícula. Esta relación vinculante es la que permitirá efectivizar el esquema de publicidad naval real, o sea la del buque y la de los derechos reales que lo cuenten como elemento objetivo, y la general, que, como en el caso de la del armamento, exterioriza y asegura la juridicidad de la dinámica naviera.

Partiendo de la realidad inevitable y jurígena de la matrícula nacional, el aspecto registral de la publicidad naval se virtualiza a través del funcionamiento del organismo competente, el Registro Nacional de Buques, que, de acuerdo con su Reglamento Orgánico, aprobado por la ley 19170, debe llevar el registro de la matrícula nacional, para así poder preservar la estática y garantizar la dinámica del panorama naval argentino, de acuerdo con el mandato de la Ley de la Navegación(48)(94).

Se intentará ahora bosquejar brevemente el esquema funcional del Registro Nacional de Buques, que, según el uniforme criterio de la doctrina, se adecua al espíritu de los principios elaborados por la moderna técnica registral.

Esas orientaciones capitales o líneas directrices del sistema, al decir de Roca Sastre, permitirán analizar su organización y accionar, sin perjuicio de considerar la variable y dispar categorización que la doctrina atribuye a los principios registrales en cuanto a su número y contenido individual, aunque, en su conjunto, siempre el tratadista tienda a asegurarse la contemplación del fenómeno en forma integral, esto es, que se preserve en definitiva el primordial valor seguridad jurídica.

Sin perjuicio de atender entonces el mérito de las restantes, y siguiendo en esta especie la clasificación de García Coni(49)(95), puede afirmarse que, en principio, el legislador ha logrado plasmar en el articulado las pretensiones de su mensaje de elevación al Poder Ejecutivo, en lo atinente a la instauración de un mecanismo que posibilite la deseable y necesaria eficacia registral naval.

El principio de publicidad rige en la especie, a través de lo dispuesto en los artículos 1°, inciso e), 2°, 14 y 38 al 44 de la ley, en tanto posibilita cumplir con la misión fundamental del Registro, o sea la de emitir certificaciones acreditantes de la condición jurídica del buque en un momento determinado, a requerimiento del interesado que legitima y justificadamente procura conocer el estado de esas constancias. En ese caso, el Registro revela su carácter público ante la requisitoria manteniendo tal condición al certificar ante petición obligatoria de escribano o de funcionario, que se vea en la necesidad de autorizar documentos relativos a la dinámica de los derechos reales navales.

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

Expedida que sea la certificación, y producida la toma de nota en la ficha matriz correspondiente al buque en cuestión a través de la División Dominio, el Registro no puede emitir otra referida al mismo buque sin hacer mención a la anterior o anteriores, dentro del plazo llamado de "bloqueo", que es el representado por la sumatoria del de su propia vigencia más el de retroactividad de registración del instrumento presentado dentro de los cuarenta y cinco días de su otorgamiento.

Del juego legal de los artículos 1º, inciso a), 6º, 7º y 39 surge la contemplación del principio de inscripción o matriculación, en virtud del cual solamente esa suerte de rotulación originaria que constituye el acto matricular y los actos inscriptorios o anotatorios posteriores sobre el buque pueden ser objeto de publicidad efectiva, resultando, pues, el asiento el presupuesto de la consecuente divulgación registral.

La incorporación del buque a la matrícula nacional resulta, según la letra de la ley, obligatoria. Esa carga hará tanto al deber del escribano y del funcionario de peticionarla, cuanto al interés del propietario naval de obtener por medio del acto matricular la nacionalidad que permita navegar al buque, provocando la actividad de la División Matrícula del Registro.

La matriculación no se agota en el abanderamiento, sino que también se nutre de la toma de razón integral de las modificaciones o transformaciones estructurales del buque, e, inevitablemente, de su eliminación del cuerpo de la matrícula nacional en cualquiera de los supuestos previstos por la Ley de la Navegación.

En cuanto a la faz de inscripción del principio, se encartarán los títulos portantes de derechos reales navales por la División Dominio, por cuanto sus titulares pretenderán provocar el efecto de oponibilidad del acto jurídico originante y revelador de tal condición. Asimismo, y en resguardo del principio que se analiza, por esa División del Registro se procede a materializar una anotación, cuando, bajo la forma de un asiento temporal, se restringe la libre disponibilidad del buque, o se cede su tenencia en los supuestos de contratos de locación, típico ejemplo de desdoblamiento entre propiedad y armamento.

El principio de consentimiento, verificable en la letra de los artículos 30 a 36, se relaciona con la necesaria exteriorización de la voluntad del titular de un derecho inscrito o anotado, o, en su defecto, por una sentencia judicial, respecto de extinción o baja de un asiento registral.

Este consentimiento, aplicable para las matriculaciones en los supuestos de cese de bandera y desguace, como eliminación voluntaria del buque del cuerpo de la matrícula nacional, puede darse también en los casos de asientos principales producto de inscripciones. De este modo, la extinción de aquéllas resultará oponible a terceros por traslación del derecho real legitimante, por extinción del buque o del derecho, por declarada nulidad de título, o por nulidad del asiento viciado.

La cancelación parcial de la inscripción podrá peticionarse en caso de que se reduzca el derecho inscrito, verbigracia, dómimo que pasa a ser condómino; tanto las cancelaciones integrales como las parciales deben ingresar en forma de escritura, documento privado o sentencia, según

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

corresponda.

García Coni atribuye al principio de autenticidad la calidad liberatoria, respecto del Registro, de efectuar el análisis intrínseco del documento, por cuanto su legitimación proviene del autor responsable del negocio jurídico, con mayor razón si se tratare de una escritura pública o instrumento judicial. Este principio palpita en la norma del artículo 15, que obliga al Registro Nacional de Buques, teóricamente a través de su División Contralor y Verificación Registral, a examinar las formas extrínsecas del instrumento, y, del cotejo de su contenido con el asiento respectivo, proceder a inscribirlo o a rechazarlo, en caso de verificarse una nulidad absoluta y manifiesta; queda a salvo la posibilidad de "anotarlo" provisionalmente por el plazo de ciento ochenta días, si el defecto fuere subsanable.

En lo atinente a la función calificadora del Registro(50)(96), es importante tener presente el artículo 25, que, al establecer la inscripción como no convalidante de los actos o contratos que resultaren nulos con arreglo a las leyes, trasunta el neto carácter declarativo de este sistema registral destinado a brindar oponibilidad; el ejemplo antitético está dado por las disposiciones del capítulo III del decreto 4907/73, respecto del funcionamiento del Registro Nacional de Aeronaves, el que, de acuerdo con su carácter constitutivo, produce la creación del título con posterioridad al asiento.

El principio de rogación o de instancia, que implica el necesario impulso del peticionante tendiente a provocar la actividad de la maquinaria registral, está observado implícitamente por la ley en sus artículos 8° al 14.

En ellos se prevén no sólo las formalidades del documento por presentar, sino específicamente la legitimación para peticionar de manera indistinta atribuida al transmitente o adquirente del derecho, a sus representantes legales, a quien tenga interés en asegurar el derecho a inscribir y, final y necesariamente, al escribano y al magistrado.

La previsión legal de los efectos de los asientos practicados por el Registro Nacional de Buques se basa en la implícitud del principio de prioridad y rango, derivado del apotegma romano prior tempore, potior jure. Por ello, inscrito un título continente de una traslación dominial, no podrá inscribirse ningún otro de fecha anterior por el que se grave o transfiera esa propiedad naval; consecuentemente, la oponibilidad de los actos surtirá efectos desde la fecha y hora del asiento, que, a su vez, determina la preferencia del título.

El principio de tracto continuo ha sido observado en la normativa contenida en los artículos 17 a 19; en principio, no se registra el documento en el que aparezca como titular del derecho una persona distinta de la de la inscripción precedente o asiento "vigente". De este modo se logra resguardar el perfecto encadenamiento del titular dominial naval y de los demás derechos registrados, y la correlación de las vicisitudes corridas por todas las inscripciones practicadas sobre el mismo buque. La excepción a lo expuesto está dada por la posibilidad de aplicar el tracto abreviado, en los supuestos de la prognosis legal.

La exactitud alcanzada en el asiento que se practique, que hace al respeto por el principio registral de determinación o especialidad, está precavida

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

por el artículo 16, y facilitada por el cumplimiento de los artículos 89, 34 y 35. Será, pues, necesario, bajo pena de nulidad, anotar inexcusablemente la fecha y hora del asiento, y el conjunto de características primordiales que identifiquen al buque; asimismo, la naturaleza, valor, extensión y condiciones del derecho, los datos personales del peticionario y del titular antecedente, y la alusión al escribano, juez o autoridad que haya pedido u ordenado la inscripción, todo esto avalado por la firma del jefe de División.

Indefectiblemente, hay que concordar con García Coni(51)(97) en cuanto a que solamente el acatamiento de todos los principios registrales analizados satisfará al de legalidad, suerte de epítome o síntesis de la eficaz y positiva realización de la función registral naval, conferida al Estado y ejercida por él a través del Registro Nacional de Buques.

#### **V. ASPECTO NOTARIAL**

A través de la historia, la figura del escribano en el panorama naviero ha estado dotada de diversas connotaciones y ha asumido características sumamente peculiares.

Los remotos escribas egipcios, palestinos, griegos o romanos tenían a su cargo el cumplimiento de tareas con rasgos específicos y de marcada trascendencia jurídica, en cuanto se proyectasen más allá de la mera labor de copistas o logógrafos.

Pero a comienzos de la Edad Media podrá advertirse el advenimiento del notario en íntima relación con el fenómeno técnico y económico de la navegación, aunque con una competencia totalmente diversa de la que actualmente se le asigna, por ejemplo, en el ordenamiento positivo argentino.

Las recopilaciones de usos y costumbres marítimas de la cuenca del mar Mediterráneo son las que en principio revelan que la explotación y la nuda propiedad de los navíos se hallaban sujetas a la adopción, por parte de los diversos intereses comprometidos en la aventura marítima, de distintas formas de asociación.

La doctrina nacional y la extranjera no han vacilado en afirmar que de una de las dos modalidades asociativas típicas de esa época, la *societas maris* y la *commenda*(52)(98), deriva la institución del *scriba*, *scribanus*, escribano de a bordo.

En la contemplación de la vigencia histórica de este singular notario, y siguiendo la autorizada palabra del distinguido tratadista italiano Antonio Brunetti(53)(99), podrá advertirse que este personaje es el que asumirá las funciones administrativas de la "compañía de la nave", suerte de consejo que por decisión mayoritaria resolvía toda cuestión que se suscitare durante la travesía marítima, y estaba integrado por los comerciantes embarcados, el nauclero, o sea el propietario naval y armador técnico de la expedición, y el *patronus*, que era quien dirigía técnicamente la navegación y atendía los intereses de la carga.

Los Estatutos Venecianos del siglo XIII, de gran influencia en los de las

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

ciudades portuarias del mar Adriático, regularon orgánicamente el instituto, estableciendo que en el nombramiento de scribanus debía intervenir el Estado, previo control consular o rectoral y acreditación de las garantías de rigor. Este oficial público prestaba juramento según una fórmula ritual, y fundamentalmente se encargaba del contralor del cargamento embarcado(54)(100).

Los Roles de Olerón (siglo XII), la Tavola de Amalfi (siglos XIII y XIV), los Estatutos de Génova (siglo XIV) y Pisa, los Statuts d'Arlés (siglo XII), las Coutumes de Montpellier (siglo XI) y los Assises de Jerusalem (siglo XII), entre otros, y todos bajo el común denominador de haber sido recopilaciones de usos y costumbres de las cuencas oriental y occidental del Mediterráneo, vienen a fundirse o integrarse en el Consulado del Mar, compilación que entre los siglos XIV y XVIII fue impresa y traducida a todas las lenguas europeas, y adoptada como norma positiva de aplicación al tráfico comercial marítimo de esos tiempos(55)(101).

En base a la lectura de varios de los doscientos noventa y cuatro capítulos de este documento, la doctrina maritimista ha concordado en afirmar que las atribuciones administrativas del escribano embarcado, considerado como uno de los oficiales de mar, resultan comparativamente más arduas y amplias que las de igual tenor que se le adjudican al capitán en la legislación moderna y contemporánea. Un autor italiano, Bonolis (citado por Brunetti), consideraba como originante de la institución de este actuario de a bordo la necesidad de aportar autenticidad a los actos de contenido comercial y trascendencia jurídica celebrados por el patronus y los cargadores, significando, al mismo tiempo, el punto inicial de la difusión de la profesión notarial y su competencia *ratione materiae*, respecto de la generalidad de los actos civiles, durante la Edad Media. Algunos estatutos de la época, como los de las ciudades de Ragusa, Zeno, Zara y Barcelona, aseguraban la factibilidad del desempeño de la función por intermedio de dos escribanos embarcados.

Tanto en el Consulado del Mar, como en varias elaboraciones normativas coetáneas como los Estatutos de Ancona y Ragusa, las Ordenanzas de Triani y el Breve Pisano, se instituían como obligaciones a cargo del scribanus, entre otras, la de llevar el cuaderno del cargamento anotando las características de las mercaderías embarcadas, y de emitir una constancia o certificación de tales asientos en favor de los comerciantes interesados; ese "cuaderno de cargamento" se perfila como el más preciso antecedente del actual y fundamental Diario de Navegación, en tanto que, de esa "nota de mercaderías cargadas", deriva el moderno conocimiento de embarque, instrumento esencial del contrato de transporte marítimo(56)(102). Asimismo, le incumbía la denuncia de la carga excesiva, la autorización de los contratos que se celebrasen en el curso de la travesía, la autenticación de los contratos de enrolamiento o ajuste de la tripulación y la conservación de los roles de ésta, la registración de las entregas o "acomanditas" del buque, la autorización del testamento marítimo, la realización del inventario de las personas fallecidas en el transcurso del viaje, y la denuncia de los actos de los tripulantes "levantiscos" Brunetti(57)(103)recuerda que, según

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

el Estatuto de Ragusa, omnis credentia est escribani. . .

La Ordenanza de 1681 precisa circunstanciadamente las funciones a cargo del escribano de a bordo e influye en forma manifiesta sobre el Código de Napoleón, en la generalidad de las materias reguladas por ella. Sin embargo, dicho Código marca el ocaso de la figura de este escribano, al trasladar sus responsabilidades al capitán, y, concordante con la legislación latina posterior por él influida, comienza a dotar al antiguo señor de la nau de los ricos matices que le otorgan la autoridad máxima del buque, tanto en la técnica de conducción navegatoria cuanto en los aspectos administrativos; la Ley de la Navegación argentina no constituye una excepción en este sentido.

Sin embargo, y en la medida en que se hizo necesario aportar una creciente seguridad jurídica al tráfico patrimonial de los buques, y consiguientemente estructurar un eficaz sistema de publicidad de los derecho reales navales, la profesión notarial cobrará nuevamente relevancia, aunque con aristas distintas de las mencionadas precedentemente.

En el derecho argentino, la evolución de la institución notarial, con competencia sobre los actos jurídicos cuyo componente objetivo fuere el buque, comienza con la paulatina y difusa caracterización del escribano de marina.

A partir de la vigencia del Código de Comercio, esta peculiar figura asume funciones que, si bien son específicas, resultan al mismo tiempo inorgánicas y carentes de una debida reglamentación, lo que, sumado a la escasez de antecedentes jurisprudenciales, hace que la doctrina considere su existencia misma más de hecho que de derecho(58)(104).

Del juego legal de los artículos 857, 859 y 866 surge la previsión referida a la instrumentación de la transmisión del dominio de los buques mayores de seis toneladas, por medio de la escritura pública y posterior transcripción registral. Evidentemente, las funciones notariales y registrales se confundían en la persona del escribano de marina; el registro o protocolo de la transmisión dominial de esos buques era llevado por él.

Pero ya en 1862, a través de varias normas contenidas en los Reglamentos para las Capitanías de Puerto de la República, se establecía la necesaria intervención del escribano de marina, como funcionario público autorizante y encargado del registro respectivo, pero subordinado a la Capitanía de Puerto correspondiente.

Esta dependencia funcional no varía con el dictado del Reglamento para la Escribanía de Marina de la Capital Federal, aprobado por decreto del 6 de diciembre de 1883. Orgánicamente, se unifica la institución dentro de la órbita de la entonces Prefectura Marítima, integrándola con un escribano titular y un adscripto, y con la tarea esencial de otorgar las ". . . escrituras, testimonios, protestas y demás instrumentos que hasta ahora ha tenido a su cargo. . . ", y la obligación de rendir cuentas mensualmente de todas las operaciones practicadas, ante el prefecto.

Con la sanción del decreto del 30 de diciembre de 1884, se suprime el sueldo de estos funcionarios, se les autoriza la percepción del mismo arancel que el de las escribanías de registro de la Capital, y quedan sujetos

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

a la Superintendencia de la "Suprema Corte de Justicia Federal", sin perjuicio de mantenerse la anterior dependencia funcional, hasta 1894, en que se la ubica, junto con las existentes y por crearse en los puertos del interior de la República, en la jurisdicción del "Ministerio de Justicia, Culto e Instrucción Pública".

La ley 3547, de 1897, por la que se unifican las competencias civil y comercial de los escribanos de registro, constituye un antecedente válido del decreto - ley 15247/56, que suprime las escribanías de marina con asiento en la Capital Federal y transfiere a los de registro la función notarial naval en toda su dimensión. Finalmente, la evolución legislativa en esta materia desemboca en 1972, en la supresión de las escribanías de marina con asiento en los puertos provinciales, y la gestión del Poder Ejecutivo Nacional ante las provincias para la adjudicación de registros de contratos públicos a sus titulares, por la sanción de la ley 19911.

Uno de los fundamentos de esta norma radica en la contemplación del artículo 3° de la ley 19170 (sancionada el año anterior), por el que, al autorizarse a los escribanos de registro a otorgar las escrituras que instrumenten actos y contratos referentes a la navegación, impedía a los escribanos de marina provinciales el ejercicio exclusivo y excluyente de tales funciones, lo que significaba colocar a estos últimos en ". . . una situación notoriamente injusta. . ." (59)(105).

En consecuencia, en todo el ámbito nacional el escribano de registro recibirá la voluntad de los contratantes, y a través de su condición fedataria brindará un considerable grado de seguridad jurídica al documento elaborado, portador del acto jurídico vinculante; el ordenamiento jurídico positivo encomendará el otorgamiento de las escrituras públicas de matrícula, de traslación dominial general y de hipoteca naval. El Estado, a través del Registro Nacional de Buques, asumirá la función publicitaria final. De la conjunción armónica de la producción del título, la transcripción registral y, obviamente, de la tradición, surgirá la inevitable virtualidad del efecto erga omnes de los derechos reales que cuenten al buque como elemento objetivo.

En determinado momento se consideró la posibilidad de que el perfeccionamiento estructural y funcional del entonces Registro General de la Propiedad Naval permitiese encarar la supresión legislativa de ". . . la práctica de la escritura pública, como forma de transferencia de la propiedad de los buques. . ." (60)(106).

Esta suerte de instauración marítimamente adecuada y actualizada del Torrens Act ha sido advertida y combatida por otra corriente doctrinaria, por considerarse difícilmente practicable e inconveniente, sobre todo teniendo en cuenta el servicio notarial integral que rodea y precede a la formalización escrituraria naval, así como la "superestructuración" económica y técnica del Registro Nacional de Buques, que produciría ". . . en el erario público y en el bolsillo del contribuyente una sensible pérdida, a la que se sumará probablemente. . . el costo del asesoramiento jurídico extrarregistral. . ." (61)(107).

Sin perjuicio de considerar el arduo y árido conjunto de recaudos

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

administrativos y tributarios preescriturarios, el análisis pormenorizado de los costos provocados por la elaboración de sanos instrumentos públicos y su consiguiente registración, y la necesidad de que el legislador atienda el mejoramiento de todo el sistema, sin que tal intento lesione o socave el elemental principio de seguridad jurídica, en la materia publicitaria nacional, la ley argentina parecería revivir el espíritu del ya citado artículo 45, Capítulo VII del Estatuto de Ragusa: "Omnis credentia est escribani . . .".