

UNIVERSIDAD NACIONAL DE CÓRDOBA
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES

PROGRAMA DE DERECHO DE LA NAVEGACIÓN,
TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
CÁTEDRA "C"
Prof., Titular: Dra. Verónica Zamzem

FUNDAMENTACIÓN

La posición geográfica periférica de la República Argentina respecto de los grandes centros económicos del Mundo y la característica de poseer un gran litoral marítimo que tradicionalmente la ha conectado con Europa, Asia y los países de América del Norte, hacen depender a su comercio exterior casi en un 95% de los transportes marítimos.

Es decir que nuestro país importa y exporta básicamente por vía marítima, por lo que todo lo concerniente a esta actividad, constituye un factor importante en la composición de los precios finales de los productos que se importan para insumo o consumo final y en la competitividad de los precios de los productos que se exportan.

Por otra parte, nuestro país ha abandonado como prioridad la posesión de una flota mercante de bandera nacional, por lo cual, el rubro que involucra a los fletes, ha pasado desde hace mucho tiempo a integrar el pasivo de la balanza de pagos comercial nacional.

Desde el punto de vista de la Defensa Nacional, lamentablemente se olvida que la posesión de una flota mercante propia, debe integrar conjuntamente con las carreteras, los ferrocarriles y las aerolíneas, la infraestructura de transportes básicos con la cual un país, que pretende ser desarrollado, pueda soportar sin mayores dificultades las frecuentes oscilaciones en la oferta de transporte de bandera extranjera, que pueden obedecer a múltiples causas; fundamentalmente de naturaleza política y económica, sin contar con las serias limitaciones que nuestro país presenta al integrar una región geográficamente periférica.

Cualquier país, mucho más el nuestro, está sometido a dichas fluctuaciones de la oferta por condicionamientos originados en conflictos bélicos, en las recesiones económicas de alcance global o a simples cambios de prioridad en la estrategia de mercado de los Estados¹.

Todos los países desarrollados, muchos de ellos como Estados Unidos de América, pese a su conocida posición de líderes del mercado libre, han advertido con la suficiente seriedad esta cuestión, imprimiendo a su acción legislativa una marcada tendencia proteccionista encaminada a beneficiar con medidas legales y reglamentarias a la industria

¹ Ejemplo claro de esta realidad, lo constituyó la Segunda Guerra Mundial, en cuyo transcurso la gran mayoría de los buques que arribaban a puerto argentino (de nacionalidad británica, estadounidense, etc.) quedaron afectados tráfico militar o al constante hostigamiento de armadas enemigas. Dicha carencia abrupta de transportes, provocó una gran acumulación de stock de productos agroindustriales (base de nuestra economía), con la consiguiente pérdida de divisas y, correlativamente, la imposibilidad de importación de insumos para la incipiente industria y de productos manufacturados para consumo masivo. Dicha situación de verdadero estancamiento de la economía nacional, tuvo que solucionarse mediante la creación durante el gobierno del presidente Ramón Castillo, de la primera Flota Mercante del Estado, antecedente inmediato de la posterior empresa naviera E.L.M.A. S.E.

naval nacional, asumiendo plenamente su costo, incluso a través de subsidios directos o indirectos, el establecimiento de "cupos" denominados "reservas de carga" y estableciendo Mecanismos que tiendan a asegurar el vínculo genuino y el control efectivo entre el Estado y los buques que ostentan la bandera nacional.

De ahí que observar la cuestión de la marina mercante desde un punto de vista Delusivamente economicista o eficientista, procurando la sola rebaja de los costos en beneficio del consumidor (incidencia de fletes, intermediación y servicios conexos en el precio final de la mercadería destinada al usuario), puede conllevar a la postre severos desajustes en la macroeconomía del país; fenómeno éste que lamentablemente puede observarse en otros sectores de la economía como el industrial: fuga o lisa y llana destrucción de la empresa nativa, fuga de divisas a otros Estados, mayor desocupación y grandes desequilibrios socioeconómicos.

Lo dicho no significa asumir una posición "estatista" de la economía, ni mucho menos legitimar la mala administración o lisa y llana corrupción que ha predominado en empresas explotadas directamente en manos de funcionarios del estado argentino, sino generar soluciones que sin caer en extremismos, propendan a situaciones de verdadero equilibrio, tomando en consideración la totalidad de los factores que entran en juego. Proponer una mayor defensa de la empresa nacional (naviera, aérea o de cualquier índole) no equivale a sostener la Empresa del Estado Argentino, sino (cosa muy distinta) una empresa liderada por argentinos, que recurra a mano de obra nacional y cuyo producto beneficie económica y socialmente al conjunto de la comunidad nacional.

En otro orden de ideas, interesa particularmente destacar que nuestra situación mediterránea, lejos de eximirnos de responsabilidad en el tratamiento de estos temas, nos compromete cada día más como hombres de derecho, ya que las nuevas tecnologías que han permitido una mayor unitarización y aceleración los transportes (caso de los contenedores), y el fenómeno de la apertura y globalización, han contribuido de igual manera a acercar los problemas y conflictos de orden jurídico que antiguamente, casi inevitablemente, (por evidentes razones de distancia) quedaban reservado a un tratamiento local de los grandes puertos de la república Argentina.

Por otra parte, transporte aéreo comercial, no puede, en principio, competir con el transporte marítimo en cuanto a la relación costo-capacidad de porte. Este último permite trasladar grandes volúmenes de carga a un costo muy reducido², siendo prácticamente el único medio apto para el transporte granelero a gran escala (p.ej. petróleo, carbón, cereales, etc).

Pero el transporte aéreo tiene la gran ventaja del factor celeridad que disminuye considerablemente la exposición de la mercadería a diversos riesgos que pueden presentarse durante los traslados marítimos, que son normalmente de duración mucho más prolongada. Este factor **celeridad**, por otra parte, lo convierte en el medio más apto para la traslación de mercaderías altamente percederas de escaso volumen y peso.

Por ello, si bien la envergadura de la demanda de servicios de transporte marítimo de cargas es incomparablemente mayor que la del transporte aéreo, constituye éste el medio de transporte por excelencia del siglo XX y XXI por el enorme incremento de los desplazamientos de viajeros que ha permitido, tanto dentro del orden interno de los países como en el ámbito internacional, aportando, no solo celeridad sino seguridad al incesante flujo humano migratorio, turístico y de los negocios.

Del mismo modo, los transportes terrestres, con la tecnificación que les ha aportado el siglo XX, se deben considerar como fenómenos integrados a los transportes marítimos y aéreos, y en conjunto, como motor del comercio local, regional e internacional, con toda la conflictividad que conlleva amalgamar los intereses públicos y privados que involucran a los estados, a los porteadores, cargadores y consignatarios procurando soluciones que al mismo tiempo que procuren restablecer la equidad y cierto equilibrio entre los derechos e intereses de los particulares, se ordenen a objetivos de interés público, como la seguridad, la salubridad, y el libre flujo de personas, bienes y servicios.

² Por ejemplo, la relación de costo de recorrido entre el transporte por agua y el carretero es de 4 a 1. Esto significa que el transporte carretero es cuatro veces más caro que el transporte por agua.

Por último, tanto la actividad espacial, como la de las telecomunicaciones completan los hechos técnicos considerados como objeto de estudio desde el punto jurídico en esta materia, las cuales, sumados a las anteriores y parafraseando a Félix Fernández Shaw, permiten predicar acerca una rama de la ciencia jurídica que globalmente considerada puede denominarse "Derecho de la Comunicación".

Una parcial, tradicional y limitada óptica, inspirada tal vez en un mal entendido pragmatismo, desprecia el estudio de estas asignaturas por considerarlas ajenas a la práctica judicial doméstica, sin advertir que la aspiración a una sólida formación en ciencias jurídicas y sociales no permite dejar de lado la importancia que tienen todas estas cuestiones para el futuro desarrollo del país. El desconocimiento de estas cuestiones por parte muchos abogados pertenecientes a las estructuras estatales de gobiernos, más la desidia de algunos y la malicia de otros, ha traído innumerables males al país.

RELACIÓN DE LA ASIGNATURA CON LAS INCUMBENCIAS DEL TÍTULO Y EL PERFIL DE EGRESADO

Considerando el perfil de abogado generalista del egresado, que tiene como objetivo el plan de estudios de la Carrera de Abogacía de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Córdoba, el estudio del Derecho de la Navegación y del Derecho de los Transportes y las Comunicaciones contribuye a la formación jurídica básica del abogado incorporando conocimientos en las ramas de la ciencia jurídica vinculadas a la actividad de las navegaciones marítimas, aérea y espacial, de los transportes y comunicaciones, consideradas hoy de suma importancia para el desarrollo económico y social de los pueblos, máxime en un contexto internacional actual dominado por la tendencia a la "globalización" y la integración regional, y las relaciones jurídicas y conflictos consecuentes.

OBJETIVOS DE LA ASIGNATURA

- a) **Objetivos generales:** El estudio de la asignatura debe propender a que el futuro egresado:
1. Enriquezca su formación humanística incorporando los valores fundamentales en que se sustentan estas particulares ramas de la ciencia jurídica, tomando como prioridad la seguridad de la vida humana, por sobre los intereses Económicos que entran en juego en las actividades navegatorias y del transporte.
 2. Valore la importancia de las comunicaciones y los transportes, como instrumento de la integración regional y mundial, para beneficio del desarrollo económico y social de los pueblos.
 3. Complemente su formación científica, reconociendo el campo de incumbencia del Derecho de las Navegaciones, y del derecho del transporte y las comunicaciones, dentro del amplio panorama general de la Ciencia Jurídica, mediante la identificación de los principios particulares que lo diferencian del Derecho Común.
 4. Transfiera los contenidos dogmático-jurídicos de la asignatura de manera adecuada en la resolución de conflictos que puedan presentarse a su consulta o estudio profesional.
- b) **Objetivos específicos de la asignatura:**
1. Que el alumno reconozca los principios básicos que informan el régimen jurídico aplicable a las actividades marítima, aérea y espacial y de los transportes y telecomunicaciones.
 2. Que el alumno enuncie con precisión los contenidos dogmáticos de los textos legales nacionales e internacionales que integran el vasto espectro de las ramas jurídicas que constituyen el objeto de estudio de la asignatura.
 3. Que el alumno resuelva conveniente y apropiadamente problemas jurídicos prácticos

vinculados con la actividad marítima, la actividad aeronáutica, el transporte terrestre y multimodal, con particular enfoque hacia los aspectos de responsabilidad del porteador.

4. Que el alumno adquiera interés por el particularismo de la materia y por la incidencia que el mismo tiene en el comercio exterior de la República Argentina y el desarrollo de la integración regional.
5. Que el alumno valore positivamente los principios de vanguardia que informan al Derecho Espacial en la promoción de actividades que tienen como principal objetivo el beneficio de la Humanidad, la cooperación obligatoria entre los Estados y el desarrollo económico, tecnológico y social de los pueblos.

COMPETENCIAS A DESARROLLAR EN EL ALUMNADO

- **Cognitivas:**

1. Conocer de la normativa elemental o básica aplicable a las actividades marítima, aeronáutica, espacial, del transporte y de las Comunicaciones.
2. Identificar de las diferencias y similitudes entre las ramas jurídicas vinculadas a la navegación, al transporte y a las comunicaciones.
3. Relacionar las diferencias existentes entre las ramas jurídicas especialmente consideradas y los principios y normas aplicables en el derecho común.

- **Procedimentales**

1. Transferir en forma pertinente y coherente los conceptos teóricos adquiridos en la resolución de casos prácticos.
2. Fundamentar adecuadamente las opiniones vertidas de conformidad a las reglas de la lógica y el sentido común.
3. Expresar correctamente las ideas en forma oral y escrita, de acuerdo a las reglas de la lengua castellana.
4. Desarrollar el espíritu crítico.
5. Estudiar e investigar en forma independiente.

- **Afectivo-volitivas:**

1. Valorar la importancia de los contenidos de la materia para la seguridad de la vida humana y para el desarrollo económico y social de la República Argentina.
2. Apreciar el valor de la vida humana como preponderante sobre otros valores; subordinados.
3. Sensibilizarse por las problemática social, económica y política vinculada con las asignaturas estudiadas.

- **CONTENIDOS**

PRIMER MÓDULO: INTRODUCCIÓN AL DERECHO DE LAS NAVEGACIONES

UNIDAD 1

- a) DERECHO DE LAS NAVEGACIONES. Sentido de la denominación de la materia.

Similitudes y diferencias entre el Derecho Marítimo, el Derecho Aeronáutico y el Derecho Espacial. Necesaria intervención del Estado en estas materias.

b) DERECHO MARÍTIMO: Concepto. Denominaciones. Contenido. Particularismo. Caracteres. Autonomía. Fuentes históricas: Síntesis. Fuentes actuales: la ley, la costumbre, la doctrina. La jurisprudencia. Legislación nacional. Internacionalismo del Derecho Marítimo. Unificación y modos de lograrla. Tratado de Montevideo de 1940. Conflicto de leyes.

UNIDAD 2

a) DERECHO AERONÁUTICO. Concepto. Denominaciones. Contenido. Caracteres. Autonomía. Fuentes históricas. Fuentes actuales: la Ley. Convenios internacionales y leyes internas. La costumbre. La jurisprudencia. La doctrina. El convenio de París de 1919. El convenio de Chicago de 1944. Antecedentes. Acuerdos complementarios. Política Aeronáutica. La doctrina Ferreira. Los llamados acuerdos de cielos abiertos.

b) La O.A.C.I. (I.C.A.O.): órganos que la integran. El Comité Jurídico y su labor.

c) DERECHO ESPACIAL: Concepto. Contenido. Caracteres. Autonomía. Fuentes generales y especiales del Derecho Espacial.

SEGUNDO MÓDULO: ESPACIOS EN LOS QUE SE DESARROLLAN LAS DIFERENTES NAVEGACIONES

UNIDAD 3

a) Clasificación de las vías navegables acuáticas. Alta Mar. Concepto. Naturaleza Jurídica. Convención Internacional de Derecho del Mar (Nueva York, 1982). Consecuencias del principio de libertad de los mares. Restricciones a la libertad de navegación. Aguas jurisdiccionales: clasificación. Concepto y régimen jurídico del Mar territorial, de la Zona contigua y de la Zona económica exclusiva, según el Convenio de Ginebra de 1958 y el Convenio de Nueva York de 1982. Sistema argentino: ley 23.968. Lecho y subsuelo del mar. Sistema argentino: Convenio de Nueva York, 1982. Regulación internacional de los recursos de los fondos marinos.

b) Circulación en las aguas jurisdiccionales: Facultades de la autoridad marítima en materia de seguridad. Régimen de Puertos. Autoridades vinculadas a la actividad portuaria y al comercio exterior. Ley de Puertos 24.093.

c) Seguridad de la vida humana en el mar: Convenios internacionales: Convenio de Londres de 1974 (SOLAS)- Protocolo de 1978 y sus enmiendas. Reglamento internacional para prevenir los abordajes (Londres, 1972). Líneas de carga máxima. Convención de Londres de 1966. El sistema INMARSAT.

UNIDAD 4

a) El espacio aéreo: concepto. El espacio aéreo y el derecho de propiedad. Antecedentes. Legislación nacional. La problemática del ruido de las aeronaves. El espacio aéreo y el Estado subyacente: teorías absolutas e intermedias. El convenio de París de 1919 y el Convenio de Chicago de 1944. Límite superior del espacio aéreo: diversas teorías.

b) Circulación aérea: régimen del Código Aeronáutico Argentino: Principios generales. Entrada y salida de aeronaves del territorio nacional. Régimen internacional, Convenio de Chicago de 1944. Infraestructura aeronáutica. Aeródromos y su clasificación, limitaciones al dominio de los propietarios en interés de la aeronavegación.

c) El espacio superior: concepto y denominaciones. Naturaleza jurídica. Circulación por el Espacio Superior. Régimen del Tratado del Espacio (ley 17. 989). Principios que establece.

TERCER MÓDULO: ESTUDIO DEL RÉGIMEN JURÍDICO DE LOS VEHÍCULOS NAVEGATORIOS

UNIDAD 5

a) El buque. Concepto. Clasificación. Naturaleza jurídica. Individualización. La llamada nacionalidad o atribución de jurisdicción sobre el buque: sistemas. Registro Nacional de Buques: facultades. Actos registrables. Adquisición y pérdida de la nacionalidad. Banderas de Conveniencia. Sociedades de Clasificación. Política Naviera. Concepto y antecedentes. Documentación del buque y del artefacto naval. Régimen de propiedad del buque y de los artefactos navales. Modos de adquisición de dominio: clasificación. El crédito naval. Hipoteca naval. Privilegios marítimos. Embargo de buques.

UNIDAD 6

a) La aeronave: Concepto. Clasificación. Naturaleza jurídica. La llamada "nacionalidad". Matrícula. Régimen de propiedad. Derechos de garantía sobre la aeronave. Hipoteca. Privilegios. Convenio de Ginebra de 1948. Embargo de aeronaves.

b) Vehículo espacial. Concepto. Clases. Objetos excluidos. Naturaleza jurídica.

CUARTO MÓDULO: PERSONAL DE LAS DIFERENTES NAVEGACIONES

UNIDAD 7

a) Personal de la navegación marítima: personal embarcado y terrestre. Habilitación. Régimen de a bordo: el capitán. Naturaleza jurídica de su ajuste. Funciones de derecho público y privado. Atribuciones. Obligaciones propias de su función.

b) Tripulación: Contrato de ajuste, derechos y obligaciones del personal embarcado.

c) Prácticos y baqueanos: funciones. Responsabilidad del capitán y armador frente a los defectos de asesoramiento del práctico o baqueano.

d) Personal terrestre de la navegación: Armador. Agente Marítimo. Peritos e ingenieros navales.

UNIDAD 8

a) Personal aeronáutico: concepto, personal navegante. Requisitos. Patentes y licencias. El comandante de aeronave. Naturaleza jurídica del contrato. Designación. Funciones de derecho público y de derecho privado. Atribuciones y obligaciones. Régimen laboral del personal aeronáutico. Remisión. Personal de superficie: Explotador. Jefe de Aeródromo. Controladores de tránsito aéreo.

b) Tripulación espacial. Cosmonauta. Condición jurídica. Derechos y obligaciones.

QUINTO MÓDULO: CONTRATOS VINCULADOS A LOS TRANSPORTES

UNIDAD 9: Contratos marítimos: clasificación. Contratos de Utilización de buques. Pólizas y contratos tipo. Locación. Régimen de la ley de Navegación.

Fletamento a tiempo: Régimen de la ley de Navegación. Fletamento a total o parcial:

Régimen de la Ley de Navegación. Contrato de Transporte: transporte a carga general y sin individualización del buque. Forma y prueba. Conocimientos. Descarga y entrega de la mercadería. Verificación de la mercadería al tiempo de la descarga. El "aviso en la Convención de Bruselas de 1924. Embargo y depósito judicial de efectos. Acción ejecutiva para la entrega de la carga y cobro ejecutivo de fletes. Transporte de personas. Transporte de equipajes. Régimen nacional e internacional. Contrato de Remolque.

UNIDAD 10: Contratos aeronáuticos. Noción, clasificación. Aeronáutica comercial. Contratos de Utilización. Noción. Clases: locación, fletamento e intercambio de aeronaves. Contrato de transporte aéreo interno: concesiones y autorizaciones. Régimen del Código Aeronáutico. Contrato de transporte de personas, de equipajes y de mercaderías. Derechos y obligaciones de las partes. El "overbooking".

Unidad 11: Contrato de Transporte Terrestre y multimodal.

- a) Transporte de Mercaderías: Concepto. Caracteres. Forma. Partes. Prueba. Flete. Protesta.
- b) Transporte de Pasajeros: Transporte Automotor. Concepto. Forma. Prueba.
- c) Transporte ferroviario. Concepto. Prueba del contrato. Régimen legal.
- d) Transporte multimodal: Concepto y antecedentes. Definiciones de la Ley 24.921.
- e) Transporte internacional: Dimensión convencional americana: A) Tratados de Montevideo. B) Convención interamericana sobre contrato de transporte internacional de mercaderías por carretera (Montevideo, 1989). C) Documento "uniforme" de la CIDIP VI (Washington, 2002). Transporte multimodal. 1. Aspectos generales. 2. Dimensión convencional americana: Tratado de Montevideo de 1940. 3. Dimensión institucional mercosureña. A) Acuerdo de transporte multimodal internacional entre los Estados partes del MERCOSUR: (1994). B) Acuerdo sobre jurisdicción en materia de contrato de transporte internacional de carga entre los Estados Parte del MERCOSUR (Buenos Aires, 2002).

Unidad 12

Compraventas vinculadas al transporte internacional: Términos del Comercio Internacional (Incoterms). Importancia y causas determinantes. Cláusulas FOB, FAS, CIF, C y F, obligaciones de las partes.

Cláusulas relativas al pago: letra documentada. Crédito documentario. Concepto. Clases. Técnica de la operación. Relaciones que generan.

SEXTO MDULO: RESPONSABILIDAD

Unidad 13

- a) Responsabilidad en el Derecho Marítimo. Concepto. La responsabilidad del armador, Limitación de su responsabilidad. [Sistemas. El régimen de la Ley de Navegación: art. 175. Créditos incluidos y excluidos. Situación del propietario del buque, del capitán y tripulantes. Convenio de Bruselas de 1924 y de 1957. Convenio de Londres de 1976. Responsabilidad por contaminación del mar con hidrocarburos: Convenios de Bruselas de 1969 y 1971.
- b) Responsabilidad del transportista: antecedentes. Exoneración de responsabilidad del transportista en el transporte de mercaderías. Limitación. Sistema de la ley de Navegación. Convención de Bruselas de 1924. El Protocolo de Bruselas de 1968. Reglas de Hamburgo de 1978; Responsabilidad del Transportista de personas por agua. Ley de Navegación. Régimen internacional: Convenios de Bruselas de 1961 y de Atenas de 1974. Protocolo de Londres de 1976. Responsabilidad del transportista de equipajes por agua: Régimen de la Ley de Navegación.

UNIDAD 14: Responsabilidad aeronáutica y espacial:

- a) Responsabilidad del transportista por daños a las personas, equipajes y mercaderías por vía aérea. Régimen del Código Aeronáutico: exoneración. Limitación de la responsabilidad. Responsabilidad del Transportista jurídico y del transportista de hecho. Responsabilidad en los Transportes sucesivos y combinados. La Protesta aeronáutica: régimen nacional e internacional. Evolución de la responsabilidad del transportista en el ámbito internacional: Convenio de Varsovia de 1929; Protocolo de la Haya de 1955; Convenio de Guadalajara de 1961; Acuerdo Interempresario I.A.T.A.- C.A.B. de 1966; Protocolo de Guatemala de 1971; Protocolos de Montreal de 1975; Convenio de Montreal de 1999.
- b) Responsabilidad por daños causados a terceros en la superficie. Régimen del Código Aeronáutico. Convenio de Roma de 1952. Responsabilidad en casos de abordaje.
- c) Responsabilidad en el Derecho Espacial: Disposiciones del Tratado del Espacio de 1967. Normativa del Tratado de responsabilidad por daños causados por objetos espaciales de 1972.

UNIDAD 15: Responsabilidad en el transporte terrestre.

- a) Responsabilidad del transportista de mercaderías. Legitimación para reclamar incumplimiento. Presunción de incumplimiento. Retardo. Indemnizaciones. Robo de la Mercadería Transportada. Transporte sucesivo. Transporte de hecho. Cláusulas de exoneración de responsabilidad. Caso fortuito o fuerza mayor.
- b) Responsabilidad en el transporte automotor de pasajeros: naturaleza. Presunción de responsabilidad. Obligación de Seguridad. Opción por la acción emergente del contrato o la derivada de un hecho ilícito. Eximición de responsabilidad.
- c) Responsabilidad del ferrocarril. Naturaleza. Fundamento. Presunción de responsabilidad. Obligación de seguridad. Deber de vigilancia. Muerte o Lesión del Pasajero. Eximición de responsabilidad. Transporte subterráneo. Transporte benévolo. Transporte de equipaje.
- d) Responsabilidad en el transporte multimodal. Disposiciones de la ley 24.921. Responsabilidad del O.T.M. Solidaridad. Remisión. Limitación de la responsabilidad.
- e) Convención de las Naciones Unidas sobre responsabilidad de los operadores de terminales del transporte internacional (Viena 1994).

SÉPTIMO MODULO: ACCIDENTES

UNIDAD 16: Abordaje marítimo. Concepto. Clases. Régimen de la Ley de Navegación y de la Convención de Bruselas de 1910. Tratado de Montevideo de 1940 y de Bruselas de 1952. Asistencia y Salvamento. Concepto, régimen legal. Ley de Navegación. Régimen internacional: Convenio de Bruselas de 1910. Averías: concepto. Clasificación. Averías comunes en la ley de navegación. El compromiso de averías. Actuación del liquidador. Prescripción. Reglas York-Amberes.

UNIDAD 17:

- a) Búsqueda, asistencia y salvamento en el Derecho Aeronáutico. Régimen del Código Aeronáutico. Indemnización y remuneración. Avería gruesa. Investigación de accidentes de aviación. Convenio de Chicago de 1944 y su anexo 13. Código Aeronáutico Argentino. Decreto 934/70. Procedimiento y recursos.
- b) El socorro en el Derecho Espacial. El acuerdo sobre el salvamento y devolución de

cosmonautas y recuperación de objetos lanzados al espacio ultraterrestre. Ley 17.989.

UNIDAD 18: Los seguros marítimos. Concepto. Normas aplicables. Seguro de intereses vinculados al buque, a los efectos, otros seguros. Del abandono. Prescripción. Clubes de protección e indemnidad. Seguros aeronáuticos. Régimen del Código Aeronáutico.

OCTAVO MÓDULO: JURISDICCIÓN. COMPETENCIA Y LEY APLICABLE

UNIDAD 19: Jurisdicción y competencia en materia marítima. Jurisdicción en materia aeronáutica. Competencia de los Tribunales. Ley aplicable. Delitos y faltas en el Derecho Aeronáutico. Régimen internacional: los convenios de Tokio de 1963; de La Haya de 1970 y de Montreal de 1971.

NOVENO MÓDULO: TELECOMUNICACIONES:

UNIDAD 20:

a) Concepto jurídico de telecomunicación. Dimensión actual de las telecomunicaciones. Tendencia Mundial. Organismos Internacionales. El libro Azul de la U.I.T. Legislación argentina. Antecedentes. Ley Nacional de Telecomunicaciones. Aspectos Generales. El proceso de Privatización. Comisión Nacional de Telecomunicaciones.

b) Servicios de telecomunicaciones. Servicios en régimen de exclusividad y en régimen de competencia. Servicios de radiodifusión. Servicios de radio y televisión. Servicios complementarios. La T.V. por cable. Problemática jurídica de INTERNET.

Comunicaciones espaciales. Sistemas. INTELSAT; INTERSPUTNIK. Los sistemas satelitales de ayuda a la navegación. INMARSAT. Sistema Global Satelital de Navegación (G.N.S.S). Convenio de Bruselas de 1974. Radiodifusión directa por satélites. Convenio de Nairobi (Ley 23.478). Teledetección de recursos naturales de la tierra por medio técnica espacial. Problemas jurídicos. Proyectos de regulación.

BIBLIOGRAFÍA

1. Montiel, Luis Beltrán; "Curso de Derecho de la Navegación", Ed. Astrea, Bs. As., 1992.
2. González Lebrero, Rodolfo; "Manual de Derecho de la Navegación", Ed. Depalma, Bs.As., 1979, 3a edición.
3. Romero Basaldúa, Luis; "Derecho Marítimo", Ed. Lerner, Córdoba, 1996.
4. Simone, Osvaldo Blas; "Compendio de Derecho de la Navegación", Ed. Depalma, Bs.As., 1987.
5. Ray, José Domingo; "Derecho de la Navegación"; Ed. Abeledo, Bs.As., 1992/1994.
6. Lena Paz, Juan A.; "Compendio de Derecho Aeronáutico", Ed. Plus Ultra, Bs. As., 1987.
7. Videla Escalada, Federico; "Manual de Derecho Aeronáutico", Ed. Zavalía, Bs.As., 1996.
8. Rodríguez Jurado, Agustín; "Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico"; Ed. Depalma, Bs. As., 1986, 2da. Edición actualizada.
9. Ferrer, Manuel Augusto; "Derecho Espacial"; Ed. Plus Ultra, Bs.As., 1975.
10. Ford, Guillermo Carlos - Cuadra, Eladio - Ortega, José Emilio; "Introducción al Derecho Aeronáutico, Espacial y de las Telecomunicaciones", Ed. García Torralba, Córdoba,, 1996.
11. Romero Basaldúa, Luis; "Temas de Derecho de la Navegación Marítima y Aérea", Ed. Lerner, Córdoba, 2001.
12. Carnero, José Edgard; "Las reglamentaciones aeronáuticas: el modelo argentino"; Ed; Fondee, Bs.As., 2004.
13. Marzorati, Osvaldo J. "Derecho de los Negocios Internacionales", Ed. Astrea, Bs.As., 1997.
14. Arrizabalaga, Miguel A.; "Responsabilidad en el transporte terrestre de pasajeros"; Ed. Abaco. Bs.As.. 1999.
15. Barbado, Patricia H.; "Transporte Terrestre", en Doctrina On -line; Lexis Nexis-Depalma, 2003, RDCO 2003-1105; N° 0021/00031127/7
16. Schifer, Claudio y Porto, Ricardo; "Telecomunicaciones - Marco Regulatorio", El Derecho, Ediciones Sudamérica, Buenos Aires, 2002.

METODOLOGÍA

La metodología básica del dictado del curso consistirá en exposiciones didácticas de contenido magistral, combinadas con técnicas de discusión y debate colectivo. Para las unidades relativas a responsabilidad marítima y aeronáutica se introducirá el análisis de casos jurisprudenciales y solución de problemas.

Como medio auxiliar se emplearán, en la medida de su disponibilidad en esta unidad académica, de retroproyector y cañón de power-point, a los efectos de la exhibición, formularios de conocimientos de embarque, cartas de porte, pólizas tipo y otros documentos vinculados al transporte marítimo, aéreo y terrestre.

Se organizarán visitas guiadas a organismos vinculados a las actividades marítimas, aéreas, espaciales y de telecomunicaciones a los fines ilustrativos y de formación cultural.