

REGULACION LEGAL DE LA NAVEGACION DEPORTIVA

La navegación en General es una actividad sobre la que, por sus especiales características, se han dictado numerosas normas destinadas a regularla. La importancia que tiene como medio de transporte y los riesgos que conlleva el hecho navegatorio para la seguridad de personas y cosas justifican la intervención estatal.

El advenimiento de la navegación con propulsión mecánica consolidó la tendencia a garantizar la seguridad en la navegación a través de normas internacionales. El detonante que impulsó esa tendencia fue la tragedia del “Titanic”. Entonces el gobierno inglés convocó a una Conferencia en Londres (Noviembre de 1913) que elaboró un proyecto de Convención y Reglamento, el cual sirvió de base para concluir finalmente en el “Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en el mar” (RIPPA), salido de la Conferencia de Londres de 1948, celebrada bajo los auspicios de las Naciones Unidas. En posteriores Conferencias se hicieron modificaciones y agregados es esta materia que, evoluciona permanentemente, junto a los avances tecnológicos.

La legislación internacional se aplica a la navegación en mar abierto, es decir, en aguas internacionales, y es acatada por la mayoría de los países en aguas jurisdiccionales los buques están sometidos a la ley del país ribereño; cuyas normas internas pueden o no diferir de las disposiciones de carácter internacional.

En la República Argentina esa misma preocupación por la seguridad de la navegación estuvo presente desde hace mucho tiempo. Así encontramos que el art. 856 del Código de Comercio dictado a fines del siglo XIX disponía que la autoridad marítima inspeccionara a los buques que se hicieran a la mar. Luego el país hizo suyas, ratificándolas, muchas de las Convenciones Internacionales sobre Derecho de la Navegación dictadas con posterioridad.

Además la legislación nacional aplicable a la navegación dentro de su jurisdicción, en general siguió la normativa surgida de esas convenciones.

Sobre esa materia actualmente nuestro país presenta un panorama legislativo que puede clasificarse de la siguiente forma:

- a) **Normativa internacional:** para la navegación en alta mar aplica las Convenciones sobre seguridad, comunicaciones, señalización, etc. Ej: RIPPA, IALA, etc., que ha oportunamente ratificado.
- b) **Normativa nacional:** de aplicación en el mar jurisdiccional argentino, Río de la Plata, ríos interiores y navegación lacustre.

1-Ley de la Navegación N° 20.094; que regula todas las “relaciones jurídicas” originadas en la navegación por agua. En lo pertinente, esta ley es de aplicación para la navegación deportiva.

2-Decreto 4516/73; establece el “Régimen de Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre” (REGINAVE).

3-Ordenanzas y Disposiciones emandas de la Prefectura Naval Argentina, con base en las normas precedentes y que hacen posible su aplicación en la práctica.

Todos esos preceptos conciernen a cualquier tipo de navegación, incluso la deportiva; es decir, la que se realiza, con fines recreativos, de placer o para intervenir en competencias (regatas, etc.), mediante barcos llamados “yates” que pueden estar propulsados a motor o vela (con o sin motor auxiliar). Por otro lado, el capítulo 2 del Título 4 del precitado Dto 4516/73 trata en particular aspectos inherentes a la navegación deportiva. A su vez el Dto. 1553/79 reglamenta las “contravenciones náutico-deportivas” y fija normas de procedimiento para su aplicación.

a) Concepto jurídico de Buque (barco, embarcación, etc.): “Es toda construcción flotante destinada a navegar pro agua” (art. 2 Ley 20.094). Este concepto señala que la característica fundamental del buque es su capacidad de navegar; es decir, desplazarse sobre el agua. Pero además debe agregarse otra condición básica, cual es la de su aptitud para trasladar personas o cosas de un lugar a otro. Con lo cual se concluye que el buque es un medio de transporte que utiliza el agua para su desplazamiento.

b) Artefacto naval: “Es cualquier otra construcción flotante auxiliar de la navegación, pero no destinada a ella” (pontones, etc.)

c) Clasificación de barcos deportivos:- según el medio de propulsión y/o estructura: cruceros, veleros, lanchas, botes, etc.

- según la zona de navegación: Oceánico, Río de la Plata exterior y Río de la Plata interior.

d) Requisitos para que un buque pueda navegar:

1-MATRICULACIÓN:

En el Registro Especial de Yates (“REY”), con asignación de un “nombre” y un “número de matrícula” que deben estar exhibidos en la popa del barco.

La inscripción en el REY acuerda un derecho de dominio igual que los automotores en el RNPA.

Se cobra un arancel anual. Se reduce un 25 % en caso de haber intervenido en regatas.

Barcos Nuevos y Usados. Excepción: botes a remo.

2-CERTIFICADO DE SEGURIDAD:

De acuerdo a la zona de navegación y tipo de embarcación. Validez 10 años.

3-EQUIPAMIENTO:

Documentación personal y del barco, certificado de seguridad vigente y acreditación pago del arancel anual.

Luces reglamentarias: posición, navegación, fondeo, etc.

Bandera: Nacional, del Club o no-Club, personal, extranjeros.

4-REGISTRO DE ENTRADAS Y SALIDAS DE BUQUES:

Destinado al control de movimiento de los barcos deportivos.

Despacho: para salidas de cualquier puerto argentino a uno extranjero. Se confecciona un formulario llamado "Rol" conteniendo los datos del barco, tripulantes y pasajeros, que se presenta ante la PNA. Ahora también se debe hacer Migraciones por separado. Igual trámite en el puerto de llegada y de retorno.

Libre de rol: para movimientos dentro de aguas jurisdiccionales argentinas. Las entradas y salidas se anotan en un libro o planilla que llevan los Clubes y Guarderías Náuticas.

e) Habilitaciones personales: "grumete", "conductor náutico", "timonel", "patrón de yate" y "piloto de yate". Renovación cada 5 años

f) Responsabilidades Civiles: especialmente las derivadas de hechos generadores de daño, ocurridos durante una navegación. Involucra a los sujetos que estaban a bordo del buque y también a terceros ajenos al mismo y/o a su navegación.

Sujetos que estaban a bordo del buque: pueden ser el propietario, capitán, tripulación y/o pasajero. Existe una limitación de responsabilidad cuyo límite máximo es el valor del buque; salvo excepciones.

PROPIETARIO: Responde siempre, pero ilimitadamente, ante todos los demás, en caso de existir algún deterioro del buque, si éste tuvo incidencia en el daño y era conocido por el propietario.

CAPITAN: responde por sus decisiones.

TRIPULANTES: responden en caso de fuerza mayor, contribuyendo a solventar los daños. Limitado por la medida de su interés. Se justifica en el hecho de compartir la aventura de navegar.

PASAJEROS: (por transporte benévolo). No responden, pero si les corresponde indemnización por los daños sufridos, hasta la 1/2 del límite legal.

Terceros ajenos: en caso de resultar damnificados, no les alcanza el límite legal de responsabilidad.

g) Responsabilidad contravencional: Ver Dto. 1553/79

h) Responsabilidad penal: Ver arts. 190, 195, 196, 198 inc. 1º, 3º, 4º, 5º y 6º del Código Penal Argentino.