

Ley De Incentivo al Turismo Marítimo Privado en R. Dominicana



Dr. Angel Ramos Brusiloff
Presidente Instituto Iberoamericano de
Derecho Marítimo
-IIDM-

Introducción.

En la República Dominicana y en muchos países del Continente Americano se hace necesario establecer las reglas y estándares ausentes en sus regulaciones y que no se encuentran incluidas dentro de los convenios internacionales que conciernen generalmente a los buques.

Existen algunos Convenios Internacionales que por consecuencia lógica o han sido someramente incluidos regulaciones que conciernen al Turismo Privado en pequeñas embarcaciones para recreo o placer, comercial o no. En el proyecto de ley que elaboramos que se encuentra en la actualidad en el Senado de la República se intenta regular por vez primera en nuestro país este tipo de navegación. En la actualidad el proyecto de ley está siendo sujeto de actualización.

El desarrollo del sector náutico en la República Dominicana y la región del Caribe han sido considerables, incrementándose la cantidad de personas que adquieren yates, botes deportivos y la necesidad de encontrar marinas y embarcaderos accesibles y de fácil registro, lo que requiere una norma y seguridad jurídica para los Estados, usuarios y ciudadanos en general.

Se procura implementar en este texto de ley, los reconocimientos e inspecciones de las embarcaciones de recreo, deportivas y de placer así como las condiciones de inspección, con el objeto de no solo regular los procedimientos de esta industria o actividad, sino también de garantizar la seguridad de la vida humana en el mar.

Incluyendo establecer los roles y procedimientos prácticos del registro, despacho y control de las embarcaciones así como las responsabilidades de los clubes náuticos y de las agencias de servicios en playas y embarcaderos.

Los pilotos sin licencia, el completo desconocimiento de sus obligaciones, la ausencia de medidas de prevención, de normas y sanciones hacen del turismo deportivo o de placer un caos en la mar.

En muchos de nuestros países no existen disposiciones que establezcan con claridad cuales son las regulaciones para la práctica deportiva, o el turismo privado, público, comercial, de placer o recreativo. Esto aleja las inversiones y dificulta los permisos.

Se requiere pues, establecer cuales son las condiciones de las embarcaciones, de la navegación, zonas de práctica y competencia, zonas prohibidas, horarios, sistemas de señalización, requisitos para navegar, certificados de instructores, permisos, modalidades de despacho, todo lo relativo a las inspecciones y certificaciones de navegabilidad, la certificación de instructores, sistemas de comunicaciones y posicionamiento y sobre todo a la seguridad de las instalaciones, de las embarcaciones y de las personas.

Una Ley sobre Navegación de Placer, deportiva o de recreo, requiere contener temas de seguridad de la navegación, temas náuticos, ecológicos, ambientales y turísticos.

Se necesita por tanto, fijar políticas de la navegación de placer, su marco regulatorio, competencias y jurisdicción, funciones de policía, acuerdos inter-institucionales y establecer los reglamentos necesarios de acuerdo a las características del sector.

1. Objetivos Generales:

Isla del Caribe provista de bellezas naturales, bahías, islas y playas.





● Turismo.



- Ingresos económicos.



- Embarcaciones de recreo, deportivas, veleros, etc.



- Incentivo.
- Registro.
- Permisos.
- Precios.
- Servicios.
- Mantenimiento.
- Responsabilidades e indemnizaciones.
- Seguridad y protección.
- Regulación y Competencia.
- Desarrollo sostenible.
- Protección al Medio Ambiente. Navegación en zona de reserva, protegida, prohibida o sensible.
- Inter-relación entidades y sector privado.

2. Definiciones:

Autoridad marítima, clubes náuticos, marinas, certificado de navegabilidad, despacho, navegación de placer, embarcación de placer: de uso privado y comercial, embarcaciones menores, de bandera nacional, de bandera extranjera, comandancia de puertos habilitados y no habilitados, permiso de navegación, fondeadero, boya, etc.

3. Autoridad Marítima:

Registro de embarcaciones.

Expedir matrículas.

Inspecciones.

Cargas y gravámenes.

Permisos de navegación.

Estadísticas inscripciones, incidentes y accidentes de la navegación.

Entradas y salidas.

Seguridad, rescate, salvamento, sanidad, contaminación.

Policía marítima.

Investigaciones.

Remitir a la jurisdicción competente.

Protestas de mar.

4. Embarcaciones de recreo y deportivas:

Objetos flotantes destinados a la navegación de recreo y deportiva propulsados a motor, incluidas las motos náuticas, así como aquellos que carezcan de motor. Ejemplo: veleros, sunfish, tablas de vela, catamaranes, botes, lanchas, yates, motos de agua, dingys, yolas, kayacs, botes inflables motorizados o a remos.

5. Matriculación y abanderamiento.

Nombre de la embarcación.

Número de matrícula.

Señal distintiva.

Lugar y año de construcción.

Firma constructora.

Antigua nacionalidad.

Nombre anterior de la embarcación.

Destino o uso.

Material de construcción.

Embarcaciones menores y auxiliares de la embarcación.

Tonelaje.

Eslora.

Manga.

Puntal.

Propietarios.

6. Reportes accidentes.

Reportes autoridad competente y formularios cuando ocurren:

Pérdidas de vida, desaparición y heridas o lesiones.

Tratamiento médico.

Daños a la propiedad.

Pérdidas de los botes, embarcaciones, aparejos o auxiliares de la navegación.

Robo o piratería.

Accidentes de la navegación.



7. Autoridad Marítima.

Registros. Hipotecas. Cargas y gravámenes.

Permisos de navegación. Despacho.

Inspección.

Señalización, navegación y seguridad marítima.

Accidentes. Policía marítima.

Orden y disciplina de a bordo.

De los accidentes de la navegación y del salvamento.

Zonas especiales.

Responsabilidades y multas.

8. Obligatoriedad del Seguro Civil:

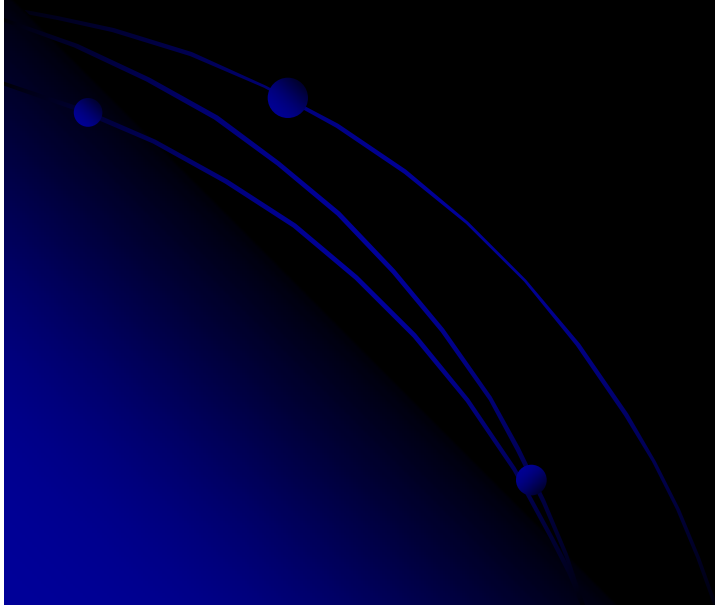
Todo naviero o propietario de embarcaciones de recreo o deportivas deberá tener asegurada la responsabilidad civil en que pueda incurrir con motivo de la navegación de sus embarcaciones o, estando las mismas atracadas, durante los períodos en que aquéllas estén expuestas a las situaciones de riesgo previstas en la ley.

8.1.- Seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria:

Cobertura, en el ámbito y dentro de los límites fijados de la responsabilidad civil extracontractual en que puedan incurrir los navieros o propietarios de embarcaciones de recreo o deportivas, las personas que debidamente autorizadas por el propietario manejen dichas embarcaciones.

Daños materiales y personales y por los perjuicios que sean consecuencia de ellos que, mediando culpa o negligencia, causen a terceros, a puertos o instalaciones marítimas, como consecuencia de colisión, abordaje y, con carácter general, por los demás hechos derivados del uso de las embarcaciones en las aguas marítimas nacionales, así como por los esquiadores y objetos que éstas remolquen en el mar.

- Coberturas que libremente se pacten entre las partes.
- Cobertura Para los riesgos derivados de participación en regatas, pruebas, competiciones de todo tipo y sus entrenamientos y de cualquier otra naturaleza. Seguro de embarcaciones extranjeras.

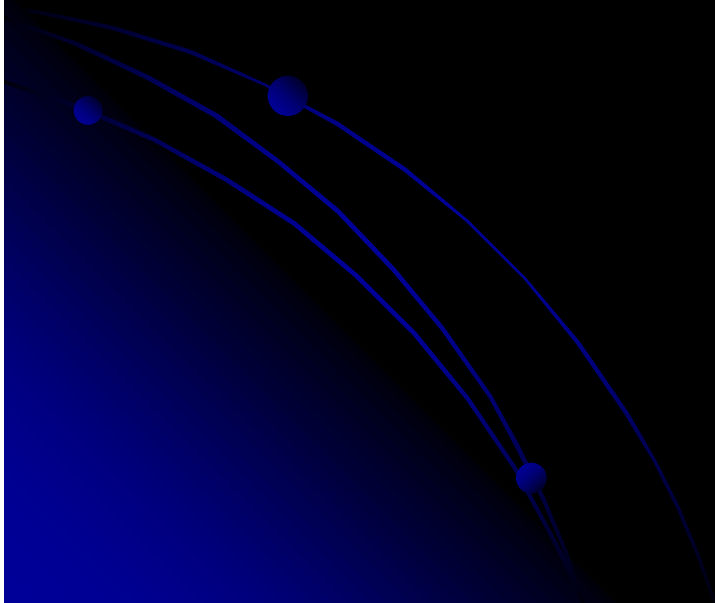


8.1.2- Riesgos cubiertos:

- Muerte o lesiones corporales de terceras personas.
- Daños materiales a terceros.
- Pérdidas económicas sufridas por terceros que sean consecuencia directa de los daños relacionados en los párrafos precedentemente mencionados.
- Daños a buques por colisión o sin contacto.

8.1.2.3- Sanciones.

La navegación de las embarcaciones que no estén aseguradas.



9. Convenciones aplicables.

9.1- The Convention For the Safety of Life at Sea **-Solas-**

Capítulo V.

- El Iro. De Julio del año 2002 nuevas regulaciones entraron en vigencia que directamente afectan los botes recreativos, aunque la mayor parte de Solas se refiere a los buques de carga o comerciales.

Voyage Planning.

- Regula todo lo relativo a la seguridad de la navegación y a la previsión de situaciones peligrosas.
- Tiempo.
- Horarios.
- Limitaciones de la embarcación.
- Equipos de salvamento.
- Tripulación. Experiencia y habilidades.
- Navegación peligrosa. Libro diario o almanaque.
- Plan de contingencia.
- Lugar de refugio. GPS.
- Conocimiento del plan del viaje.
- Radar reflector. (Regulación para small craft). (Requerimientos de IMO).
- Señales de socorro o ayuda.
- Comunicaciones.
- Code flag.

9.2 - Otras convenciones.

1. The Internacional Convention for Preventing Collisions at Sea (Colreg). Lights and shapes.
2. The International Convention for the Prevention of Pollution form Ships (Marpol). Not discharge oil or drop garbage. Fire protection.
Es considerada basura los plásticos, redes de pesca, paquetes de cualquier naturaleza, papeles, vasos, botellas, etc.
3. Convención de Cartagena para la Protección y el Desarrollo del Medio Marino en el Gran Caribe.
4. Código ISPS.
5. The Refuse Act de los EUA. The Federal Water Pollution Control Act. Incluye el uso de VHF Radio. Primeros auxilios. Comida y agua. Ropa. Propulsión alterna, etc.

10.- Casos prácticos.

10.1 Jet Ski.

Un joven falleció como consecuencia de un accidente en jet ski en un Estado de los EUA.

Se inicia una reclamación contra el dueño del jet ski y el operador.

La dueña del jet ski presenta la petición de exoneración de la limitación de responsabilidad de los propietarios de buques.

La parte acusadora presenta el desistimiento de la limitación de responsabilidad sobre la base de que el accidente no ocurrió en aguas navegables de los EUA y de que la naturaleza del accidente no es del tipo que satisface los requisitos del Admiralty Tort jurisdiction bajo los precedentes de la U.S. Supreme Court.

La Corte apoderada estableció que las aguas del río Wabash en Indiana eran aguas navegables de los USA entran dentro de la admiralty jurisdiction of the Federal Courts.

Para sustentar su fallo alegó:

El incidente ocurrió en aguas navegables;

Es un potencial peligro al comercio marítimo;

Ocurrió dentro de una actividad marítima comercial.



10.2 Limitación de responsabilidad en accidente de nado.

Un grupo de amigos sale en un bote a compartir en un área de recreo dentro de un lago. El dueño de la embarcación los lleva a un nuevo lugar donde antes ninguna había nadado. Uno de ellos se lanza al agua y tiene un accidente que le lesiona la espina dorsal al chocar con el suelo.

El lesionado lanza una demanda contra el dueño de la embarcación al no advertirle de la poca profundidad del lugar. El demandado se defiende alegando la limitación de responsabilidad de los propietarios de buques.

La Corte primero determinó si hubo o no negligencia del dueño y piloto de la embarcación. La Corte entendió que no hubo negligencia del dueño del bote. Que el simple hecho del dueño abordar el bote y capitanearlo y no haber cometido falta puede utilizar los límites de responsabilidad a su favor.

10.3 Marine Salvage Claim.

Un Canyon 30 power boat naufragando en el muelle. Una empresa de salvamento procede a su rescate.

En principio no se obtuvo la autorización del propietario del bote. Posteriormente este asintió. No hubo acuerdo preliminar respecto a los montos del salvamento.

La Corte analizó los tres elementos de las reclamaciones del salvamento:
Peligro. Entrando agua y en peligro de sumergirse.

Voluntario. El salvamento fue voluntario, no se pudo reunir prueba suficiente que determinara la existencia de un contrato.

Salvamento exitoso.

La Corte determinó el costo para la empresa que procedió al salvamento por el valor de lo recuperado, los equipos y materiales utilizados, rechazó el reclamo sobre la prevención de daños ambientales porque los consideró insignificantes, otorgó una ligera indemnización como profesionales certificados por los costos que implican mantener su empresa y concedió una recompensa de US \$ 11,000.00 calculados sobre un 18.3 % del valor en el mercado del bien salvado.

A tales fines recordamos que el Convenio de Solas establece que el acto de asistencia haya sido útil y que la suma a pagar no supere el valor de los objetos salvados.

10.4 COMUNIDADES AUTONOMAS.— Competencias sobre puertos.— Zonas destinadas a fines náutico-deportivos.

Puertos deportivos en Andalucía.— Ley 8/1988 de 2 de noviembre.



Instalaciones marítimas menores.— Actuaciones de cooperación interadministrativa.

Fallo

En atención a todo lo expuesto, el TC, por la autoridad que, le confiere la CE,

Ha decidido

Estimar parcialmente el presente recurso de inconstitucionalidad y, en consecuencia, declarar:

1.º Que son inconstitucionales y nulos: el inciso «3.º Instalación ligera náutico-deportiva: aquella que no comporta obras de abrigo y de atraque, de carácter portuario fijo y que supone alteración sustancial del medio físico donde se implanta» del art. 2, así como, por consecuencia, las referencias a dichas instalaciones contenidas en los arts. 3.1, 5.2.2, 8.b), 12.1, 17.1 y 22.1; el art. 4.2 en el inciso «para el resto de los casos a la Consejería de Obras Públicas y Transportes»; y el art. 10, todos ellos de la L 8/1998 de 2 Nov., de Puertos Deportivos de la CA Andalucía.

2.º Que es constitucional el inciso «2.º Zona portuaria de uso náutico-deportivo: Parte de un recinto portuario preexistente que se destina a la prestación de servicios a las embarcaciones deportivas» del art. 2 de la misma Ley interpretado en el modo fijado en el fundamento cuarto de esta sentencia.

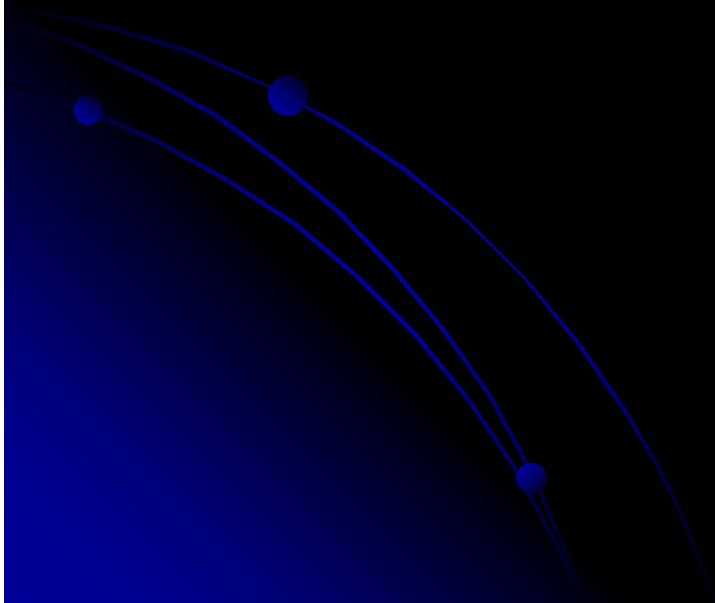
3.º Desestimar el recurso en todo lo demás.

Madrid, 1 Oct. 1998.

Destino mercantil.

En lo que concierne a las embarcaciones deportivas y de recreo, basta como se ha dicho ya la potencialidad de su destino mercantil para considerarlas como buques. En este sentido, la sentencia de la Sala de lo civil del Tribunal Supremo de 29 de diciembre de 2000, tras decir que tales embarcaciones *"han de quedar amparadas por las normas reguladoras del tráfico marítimo"*, sumándose así a esa concepción amplia del Derecho marítimo, reconoce la calificación de buque *"a aquellos aparatos aptos para la navegación y que sirvan de soporte para el ejercicio de actividades (...) aunque las mismas no tengan finalidad lucrativa"*, entendiéndose en consecuencia que la embarcación deportiva denominada Albacor *"ha de ser considerada como buque a la que son aplicables las normas del Código de Comercio, entre ellas, el art. 952.1º, que establece la prescripción anual de las acciones nacidas de la reparación del buque"*51.

Anteriormente, en lo que concierne a las embarcaciones sin fin lucrativo, la DGRN había entendido -como ya expusimos- que el concepto de buque contenido en el artículo 146 del RRM, no era obstáculo para que las embarcaciones de recreo tuviesen acceso al Registro Mercantil, aunque al parecer la diferencia residiría en el carácter potestativo o voluntario, en lugar de obligatorio, de la inscripción en el RBM.

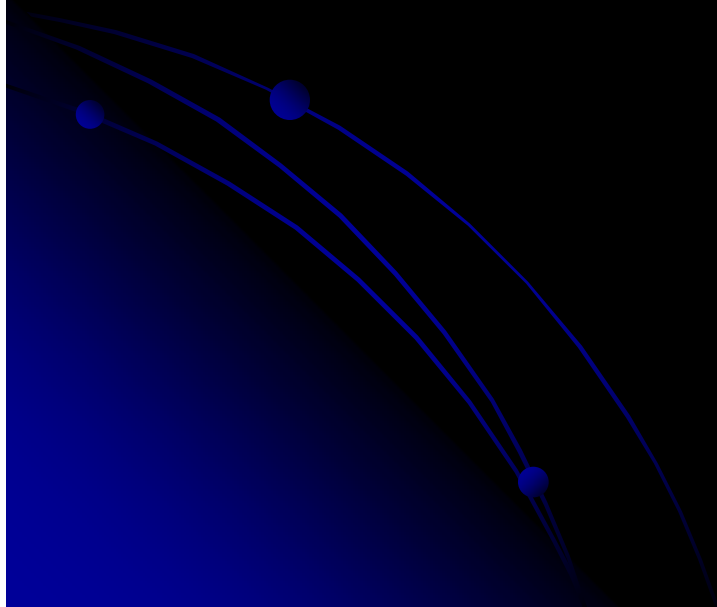


11. Estadísticas

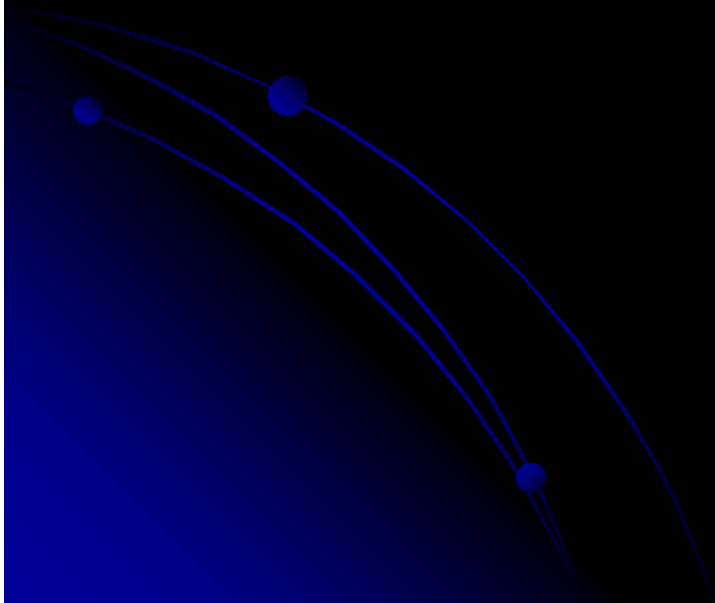


MamolaPhotos.com

Año	Muertes	Registros	Muertes por 100,000
2005	697	12,942,414	5.4



Año	Muertes	Lesionados	Accidentes
2005	697	3,451	4,969



Sumario Ejecutivo

En el 2005 los accidentes reportaron daños por US\$ 38,721,088.

87% de las víctimas no portaban chalecos salvavidas.

La mayoría de los accidentes fue colisión con otra embarcación.

Caídas de la borda representaron mas de un 59% de los accidentes.

45% eran botes de motor.

26% personal de watercraft y cabin motorboats 14%.

Inflables 22 casos, botes-casa 10, kayaks 78.
1107 sin lesiones.

21 niños menores de 12 años perdieron la vida.

70% de los accidentes reportados no tuvieron instrucciones del operador o de seguridad.

El alcohol contribuyó en un cuarto de los accidentes.

639 accidentes ocurrieron por descuido del operador.

Por exceso de velocidad 432.

Por inexperiencia del operador 429.

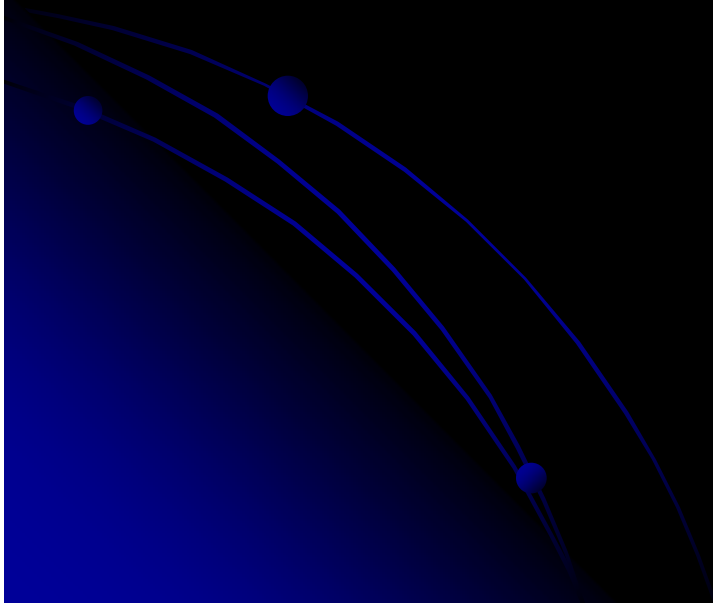
- Por alcohol 366.

Por sistema de la máquina 273.

Por hipotermia 21 accidentes.

Por monóxido de carbono seis.

Por causas desconocidas 28.



12. Elementos a tomar en cuenta para una ley que regule las embarcaciones de recreo, deportivas o de placer.

- Registros.
- Abanderamiento.
- Permisos Provisionales
- Despachos
- Contratos verbales y escritos.
- Accidentes por fallos de fábrica.
- Accidentes en zona restringida.
- Edades. Controles. Sanciones al padre o tutor.
- Regulaciones en zonas de baño, lagos y ríos.

- Escuelas de aprendizaje. Control.
- Instructivos.
- Medidas de seguridad.
- Vigilancia
- Control de equipos. Inspecciones
- Reglamentos para competencias deportivas.
- Seguros.
- Garantías
- Jurisdicción y competencia de los tribunales.
- Sanciones
- Limitación de responsabilidad.
- Reportes de accidentes.
- Autoridad competente.



Muchas gracias.
Caracas, Venezuela

