



*Pesca ilegal en la Zona Económica Exclusiva Argentina y el rol de
las instituciones del Derecho de la Navegación*

Alumna: Florencia Tejedor Ferrari

Tutor: Salvatore Tolone Azzariti

Carrera: Abogacía

Matricula: 0101

ID: 000173490

SUMARIO

Metodología de estudio:

Para el presente trabajo, opte por la investigación explicativa, ya que la misma propone describir y demostrar las causas y consecuencias de un fenómeno o realidad social.

INDICE

I-Introducción:	2
I-Objeto:	3
I-Hipótesis:	3
II-Marco teórico	4
A- Evolución histórica del Derecho Del Mar	4
B-Derechos del Mar y sus fuentes normativas.	6
C-Límites territoriales Del Mar y el poder soberano.....	7
D-Control de la pesca marítima en el territorio argentino	10
E-Pesca ilegal en territorio argentino.....	12
F-Derecho a la Navegación.....	14
G-Definición del Derecho de la Navegación	15
H-Ley de Navegación	17
I-La Prefectura Naval Argentina.....	18
III - El Buque	19
IV-Sujetos de la Navegación.....	23
V - Impacto Ambiental ecológico	25
VI-Prácticas de pesca sostenible:.....	26
VII-Conclusión:.....	27
VII-Jurisprudencia	29
IX-Bibliografía.....	30

Pesca ilegal en la Zona Económica Exclusiva argentina y el rol de las instituciones del Derecho de la Navegación

I-Introducción:

El Derecho de la Navegación constituye una de las ramas más dinámicas y complejas del ordenamiento jurídico, en tanto regula una actividad que, desde tiempos antiguos, ha sido fundamental para el comercio, la comunicación entre pueblos y el desarrollo económico de los Estados. En el siglo XXI, la navegación marítima adquiere una relevancia renovada frente a fenómenos como la globalización, el crecimiento del comercio internacional, el impacto ambiental de la explotación de recursos y los desafíos derivados de la pesca ilegal y de las disputas en torno a la soberanía marítima.

Históricamente, el mar ha sido concebido como un espacio de encuentro y también de conflicto. La evolución del Derecho del Mar, desde las primeras discusiones sobre la libertad de los mares hasta la consolidación de la Convención de Montego Bay, demuestra cómo los Estados han debido adaptarse a nuevas realidades técnicas, económicas y políticas. La creación de instituciones específicas, como el Tribunal Internacional del Derecho del Mar o la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, refleja la creciente complejidad de las cuestiones vinculadas al uso y explotación de los océanos. Este proceso de internacionalización, lejos de restar relevancia a los marcos normativos internos, los complementa, obligando a los Estados a adecuar su legislación y sus instituciones a los estándares globales.

En este contexto, el Derecho de la Navegación se presenta como una disciplina autónoma que articula normas de derecho público y privado, nacionales e internacionales, a fin de regular los hechos y relaciones derivados de la actividad navegatoria. La Ley de la Navegación argentina (N.º 20.094) constituye el pilar de este sistema, consolidando instituciones jurídicas que abarcan desde la definición del buque y su régimen registral hasta las obligaciones de los armadores, las responsabilidades del capitán y los contratos vinculados a la explotación de las embarcaciones. Complementariamente, la Prefectura Naval Argentina desempeña un rol central en la vigilancia y control de la actividad, en la aplicación de sanciones administrativas y en la protección del medio ambiente marino.

El trabajo que aquí se desarrolla parte de una problemática inicial vinculada a la pesca ilegal en la Zona Económica Exclusiva argentina, pero amplía el análisis hacia un abordaje integral de las instituciones del Derecho de la Navegación. Este giro metodológico permite no solo examinar un caso particular de gran trascendencia económica y ambiental, sino también

comprender el entramado institucional y normativo que sustenta la navegación en general. Así, el estudio aborda tanto los aspectos clásicos de la disciplina —buque, sujetos, contratos, responsabilidad— como aquellos fenómenos actuales que desafían la capacidad de regulación de los Estados —control de flotas extranjeras, cooperación internacional, preservación ambiental y sostenibilidad de los recursos—.

El objetivo de esta introducción es situar al lector en la complejidad de la materia y justificar la importancia de un análisis amplio. El Derecho de la Navegación, al igual que el Derecho del Mar, es un derecho en permanente evolución, que se reconfigura a medida que surgen nuevas tecnologías, intereses económicos y conflictos internacionales. Su estudio resulta, por tanto, imprescindible para los profesionales del derecho, no solo por su incidencia en el comercio y en la economía nacional, sino también por su estrecha vinculación con la protección de la soberanía y del medio ambiente.

En definitiva, el presente trabajo pretende demostrar que una comprensión integral de las instituciones del Derecho de la Navegación no solo permite abordar adecuadamente problemas concretos, como el de la pesca ilegal en la ZEE argentina, sino que también constituye una herramienta fundamental para proyectar políticas públicas, fortalecer la seguridad jurídica y garantizar un desarrollo sostenible que armonice la explotación de los recursos marítimos con la preservación del patrimonio natural de la Nación.

I-Objeto:

El objeto de esta tesina es analizar de manera integral las instituciones del Derecho de la Navegación, prestando especial atención a la normativa nacional e internacional que regula la actividad, al rol de la Prefectura Naval Argentina como autoridad competente, a la definición y régimen jurídico del buque y a los sujetos que intervienen en la navegación. Asimismo, se busca demostrar cómo estos elementos se relacionan con fenómenos contemporáneos, tales como la pesca ilegal en la Zona Económica Exclusiva, el impacto ambiental de la explotación de los recursos y la necesidad de promover prácticas sostenibles que aseguren tanto la preservación del medio marino como el ejercicio de la soberanía argentina.

I-Hipótesis:

El Derecho de la Navegación, al integrar normas nacionales e internacionales y articular la actuación de distintos sujetos e instituciones, constituye un instrumento eficaz para asegurar la seguridad jurídica de la actividad marítima y preservar los recursos marinos. Su consolidación permite explicar y enfrentar fenómenos como la pesca ilegal en la Zona Económica Exclusiva argentina.

II-Marco teórico

A- Evolución histórica del Derecho Del Mar

El Derecho del Mar es la rama más antigua del Derecho Internacional y ha sufrido una continua evolución a través de los tiempos. En un principio, el mar no se dividía en zonas sometidas a diferentes status jurídicos y la única polémica existente, se refería a la libertad de navegación.

Fue durante el siglo XVII cuando se planteó la bien llamada “guerra de los libros”, generada por la aparición de la obra del holandés Hugo Grocio “Mare Liberum” defendiendo la teoría del mar libre frente a las pretensiones inglesa. Varios autores ingleses refutan la obra del holandés, siendo Selden el teórico más destacado, con su “Mare Clausum” defendiendo los derechos de dominio marítimo a favor de Inglaterra sobre los mares que la rodeaban, hasta las costas de Francia y España.

El Mar era considerado solo como una cosa homogénea sobre la que se discutía si se podía navegar libremente. Se tarda más de un siglo para que con Bynkershoek surja la teoría del mar territorial, al que se consideraba una zona de protección contra los peligros que venían de alta mar. En sus obras de “Dominio Maris” y “Questiones Juris Publici” propone adoptar la distancia a la que alcanzaba un disparo de cañón hecho desde la costa (3 millas náuticas) como medida para el ancho del mar territorial.

Su proposición se basaba en la idea de que el Estado solo podía reclamar derechos soberanos sobre los espacios en que efectivamente ejercía su imperio.

El paso del tiempo crea una identificación entre esta doctrina y la norma de las tres millas, que llegó a ser adoptada por numerosos Estados durante el transcurso del siglo XIX, pero que en realidad nunca obtiene validez universal. Es durante ese siglo que se gesta otra zona, la zona contigua, cuya formulación se lleva a cabo el siglo XX.

La sociedad de Naciones realizó intentos para que se llegara a un acuerdo con referencia a la extensión del mar territorial.

La Conferencia de La Haya de 1930 consideró éste y otros problemas, logrando un acuerdo sobre la naturaleza y status jurídico del mar territorial, pero, en la cuestión de su anchura, fue imposible conciliar las posiciones de los intervinientes.

Las potencias marítimas favorecían la tendencia a reducir a su mínima expresión la jurisdicción de los Estados ribereños para no ver dificultada su navegación militar y comercial.

El único valor que se daba al mar en ese momento era esencialmente como medio de comunicación, el aspecto económico era desconocido.

Los verdaderos frutos de la conferencia fueron la clasificación de las nociones de mar territorial y zona contigua y dejar sentado el principio de la regla de las tres millas no formaba parte del Derecho Internacional consuetudinario.

Es necesario llegar hasta 1945, con la Declaración Truman, para que realce el problema de la plataforma continental.

Las proclamas establecen zonas de reserva en el suelo y subsuelo hasta las 100 brazas, no afectado la libre navegación. Además, establecía zonas de conservación pesquera en aguas de alta mar contigua a las costas norteamericanas.

A partir del año 1946 se produce un aluvión de declaraciones buscando proteger los intereses sobre el mar, suelo y subsuelo, por parte de naciones tan variadas como Chile, Perú, Costa Rica, Panamá, Guatemala Honduras, Brasil, Argentina, Arabia Saudita, Irán e Inglaterra entre otros.

La plataforma continental tiene vital importancia económica, dado que es un espacio adyacente al continente.

Conforme a lo establecido en la Resolución 1105 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, se reúne en 1958, en Ginebra, la Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho Del Mar. Si bien su intento de fijar una medida uniforme para la extensión del mar territorial se vio frustrado, llegó a codificar muchos aspectos del llamado Derecho del Mar consuetudinario.

El resultado de las deliberaciones fueron cuatro convenciones, vigentes en la actualidad, sobre: mar territorial y zona contigua, alta mar, plataforma continental y pesca y conservación de los recursos vivos de alta mar.

La segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, reunida en Ginebra en 1960, que tenía como objeto principal plantear nuevamente el problema del ancho del mar territorial y el límite de las pesquerías, fracasa.

No obstante, entre sus proposiciones se encontraba el dividir el mar territorial en dos zonas: una de 12 millas, heredera del mar territorial, y otra de 188 millas, donde se reconocía una jurisdicción esencialmente pesquera.

Durante la década del 60 queda demostrado que la moderna tecnología empobrece poco a poco lo tratado en Ginebra en el año 1958. Se estaba llegando a explorar las riquezas de los fondos ubicados más allá de la plataforma y no existía ninguna regulación que prohibiera dicha explotación por quien lo deseara.

Toda esa riqueza parecía que solo podría ser obtenida por quienes contaran con la tecnología apropiada para explotarla.

A los ya conocidos usos del mar (pesca y transporte) se van agregando otros totalmente nuevos como la eliminación de residuos o desechos, la minería de aguas profundas, etc. Todas esas nuevas cuestiones, además de las antiguas sin resolver, hacen evidente la necesidad de un replanteo total del Derecho Del Mar, creando un nuevo derecho y no codificando el existente.

El 17 de diciembre de 1970 la Asamblea General de las Naciones Unidas, en su trascendental resolución 2749, proclama como patrimonio común de la humanidad los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional y convoca la Tercera Conferencia Internacional sobre Derecho del Mar.

A pesar de la diversidad de opiniones y de posiciones se ha llegado a la confección de un texto básico, que contiene no solamente los temas que han obtenido un consenso generalizado sino también aquellos que continúan siendo negociados.

Entre los tópicos incluidos se destacan los referentes a la zona internacional del fondo del mar, el establecimiento de una Autoridad Internacional de los fondos marinos, el mar territorial, la zona económica exclusiva, la plataforma continental, el alta mar, los derechos de los Estados sin litoral al acceso al mar y su participación en la explotación de los recursos vivos, las aguas archipiélagos, la protección y preservación del medio marino, la investigación científica de los mares, la transmisión de tecnología y el arreglo de controversias.

Se puede observar que aparece una nueva zona de aguas archipiélagos, para la que se estudia un régimen especial, y que la zona contigua desaparece de los documentos de trabajo al surgir la zona económica exclusiva, cuya extensión máxima se prevé en 200 millas, persistiendo el problema de determinar hasta donde llegan las facultades del Estado ribereño.

La inclusión del tema de la contaminación marina es algo realmente nuevo y tiende a solucionar un problema muy candente en la actualidad.

B-Derechos del Mar y sus fuentes normativas.

Ante la importancia que el mar y las industrias navieras fueron adquiriendo, los Estados comenzaron a negociar la firma de Convenciones Internacionales. Siendo así, y como bien previamente se ha mencionado, la primer Convención internacional de nivel mundial fue la Convención Ginebra de 1958. Sin embargo, posteriormente el año 1982, se firma la Convención actualmente vigente, que es la Convención de Montego Bay, hoy día ratificada por 162 Estados. (de 193 de Estados de Naciones Unidas). Tal Convención la firman generalmente los Estados con salida al mar. Argentina ratificó la presente en 1995.

CONVENCIÓN MONTEGO BAY:

Esta Convención crea tres Organismos Internacionales.

1. Tribunal del Derecho del mar, con sede en Hamburgo, Alemania. Es un tribunal Internacional que interviene en todas las cuestiones de navegación que se puedan suscitar entre los Estados firmantes de esta Convención.

2. La autoridad de los Fondos Marinos: Esto es un organismo Internacional que se encarga de la administración y explotación de los fondos oceánicos. Es decir, de aquella parte de los océanos que no se encuentra bajo la soberanía de los Estados ribereños. La explotación y administración de esos recursos está a cargo de esta autoridad Internacional de los Fondos Marinos. ¿Por qué? Porque los fondos marinos se consideran patrimonio común de la humanidad. Todo lo que hay en el fondo de los océanos que no pertenece a los Estados ribereños, es patrimonio común de la humanidad. Y esas zonas son administrados por esta Autoridad.

3. La Comisión de límites de la plataforma continental: Con sede en Nueva York. Es un organismo internacional que tiene a su cargo controlar y conceder la extensión de la plataforma continental a los Estados solicitantes. Es la que administra la plataforma continental.

Segundo punto a tener en cuenta de la Convención Montego Bay: Esta Convención tiene dos regímenes jurídicos distintos respecto del mar. Tiene un régimen jurídico sobre lo que es el cuerpo de agua y las superficies de las aguas. El cuerpo de agua y las superficies de agua tiene un régimen jurídico; y otro régimen jurídico respecto de los suelos oceánicos. Vale decir, un régimen jurídico sobre lo que es la superficie o el cuerpo de agua, las masas de agua, y lo que es los suelos oceánicos, lo que se llama la plataforma continental o los suelos oceánicos de profundidad tienen otro régimen jurídico.

Como bien se ha dicho, la Convención del Derecho del mar regula una parte, todo lo que es el cuerpo y las superficies del agua. Esta es una división que hace la Convención del derecho del mar, de las superficies del agua y del cuerpo de la misma.

C-Límites territoriales Del Mar y el poder soberano

Conforme la Convención Montego Bay, en primer lugar, nos encontramos con “las aguas interiores”. Éstas son aquellas que se encuentran por detrás de la línea base, es decir, de aquellas líneas de más bajas mareas. A saber, y conforme a la presente Convención, esta línea base se fija conforme a la línea de marea más baja. Esta convención establece que la línea de la marea más baja es la que empieza a contarse todas estas náuticas hacia afuera. Y lo que está detrás de esta línea de marea más baja o línea de base, llamada así, son las llamas aguas interiores.

Cada Estado ribereño tiene la facultad de determinar su línea de marea más baja a partir de la cual se empiezan a contar estas millas náuticas. Esta Convención Montego Bay establece la distancia por milla náutica (que es más de un km 700).

MAR TERRITORIAL: Mar territorial es aquella zona del mar sobre el cual cada Estado ejerce un poder soberano muy parecido al que ejerce sobre la tierra. Es decir, tiene soberanía plena y exclusiva. El mar territorial va de la milla 0 hasta como máximo la milla 12. ¿Por qué? Porque hubo estados que la extendieron hasta 24 o 200 millas náuticas, pero eso no se puede hacer porque la Convención lo establece hasta la 12 y estamos afectados los derechos de terceros Estados. En este caso, la convención le establece un límite máximo. Así, de la milla 12 hasta la milla 24 es lo que se llama Zona contigua, que es una subzona del Mar patrimonial o Zona Económica Exclusiva. En concordancia, de la milla 0 a la 200 es la que se llama Mar patrimonial o Zona Económica Exclusiva. Trascendiendo la milla 200, comienza lo que conocemos como alta mar o mar libre.

Ahora bien, cabe destacar que tal Convención hace esta distinción de zonas debido a que cada Estado tiene distintos derechos, ejerciendo a su vez, su poder soberano de una manera distinta. Tal es así que, sobre las aguas interiores el Estado ejerce el poder soberano absoluto sobre los recursos y sobre la navegación. Ningún Estado extranjero puede navegar por las aguas interiores si no tiene autorización del estado ribereño; y el estado ribereño puede negarse a que esos buques naveguen por las aguas interiores. Se equiparán las aguas interiores al territorio, y así como el estado es plenamente soberano sobre el territorio, también lo es sobre las aguas interiores.

Mar territorial: Llega hasta la milla 12. Sobre el mar territorial, el estado ejerce soberanía total y absoluta sobre todos los recursos que existen en esa zona. Sin embargo, tiene una restricción, y esa restricción es la que establece esta Convención Montego Bay que es el llamado "PASO INOCENTE". EL paso inocente es un derecho que tienen los buques de terceros estados de navegar por el mar territorial. Este derecho es reconocido por la Convención. Hay zonas donde los buques extranjeros deben pasar, debe navegar, y si se intrometen al mar territorial el estado ribereño debe respetar el llamado paso inocente. Paso Inocente significa que es una navegación que debe haberse sobre vías o carriles fijados por el estado ribereño. Ese paso de inocente debe ser rápido e ininterrumpido. Vale decir, Paso Inocente significa que, si un buque extranjero ingresa al mar territorial argentino, debe continuar su navegación; siendo de tal manera, continua e ininterrumpida. Este paso inocente debe ser ejercido por buques de guerra o buques privados, tiene que ser pacífico también. Cuando el paso inocente es ejercido por un submarino (es un navío de guerra por definición) en mar territorial de terceros Estados, debe navegar emergido y enarbolando la bandera de la cual pertenece (eso lo establece esta convención). En el mar territorial el Estado tiene los mismos derechos que en las aguas interiores, solo que tiene una restricción en su soberanía: Respetar el paso Inocente. No existe el paso inocente en las aguas interiores, allí radica la diferencia. Ningún buque debe navegar sin un Estado no se lo autoriza. En cambio, en el mar territorial, el estado es plenamente soberano sobre todos los recursos que existen en aquel lugar y debe respetar lo que se llama el paso inocente y que lo puede interrumpir por necesidad, urgencia o de seguridad.

Continuando con la determinación de las zonas territoriales de mar, nos encontramos con lo que se llama la Zona Económica Exclusiva: esta zona tiene una subzona previa llamada contigua. Desde la milla 12 hacia afuera, hacia el exterior, la navegación es libre. La única restricción a la navegación está en el mar territorial. De la milla 12 hacia afuera, la navegación es libre, tanto en la zona contigua, la patrimonial y alta mar. LA Zona económica exclusiva es aquella zona donde el estado ribereño tiene PREFERENCIA para la explotación de los recursos naturales que se encuentren en la masa de agua o en el espejo de agua y en el espacio aéreo. La convención dice que el Estado Ribereño hasta la milla 200 tiene una soberanía limitada para la explotación, exploración, conservación, y administración de los recursos naturales vivos e inertes. Pero tiene una preferencia. El estado ribereño hasta la milla 200 tiene prioridad en la explotación de los recursos que hay en el cuerpo de aguas. Puede instalar islas y estructuras artificiales, y puede reglamentar la captura de los recursos vivos que hay ahí, y cobrar impuestos por la captura de esos recursos. Cada estado ribereño debe determinar la capacidad de explotación que tienen esos recursos; es decir, su poder de pesca. Si hay tantos recursos que exceden su poder de pesca, el Estado no puede impedir que otros buques pesquen; lo que puede hacer el estado ribereño y debe, es permitir que otro Estado pesque, fijando el estado ribereño las condiciones de pesca y estableciendo el cobro de aranceles e impuestos a esos buques.

Dentro de esta zona económica exclusiva, existe una subzona contigua, que va hasta la milla 24. De la 12 a la 24. Se le dice zona contigua porque en esta zona la convención de Montego Bay le reconoce al estado ribereño una jurisdicción restringida. Vale decir, tiene un poder de policía, es decir, se extiende su jurisdicción hasta la milla 24 en asuntos policiales, asuntos aduaneros, asuntos sanitarios, asuntos de inmigración. Aun así, en la zona contigua lo único que hace el Estado, es extender su jurisdicción para los asuntos policiales, aduaneros, sanitarios y de inmigración. La navegación en esta zona, en la patrimonial y alta mar es libre. Pero el estado puede tener ciertos controles en esas zonas.

MAR LIBRE: EL mar libre es aquella zona marítima que excede la milla 200. Mar libre significa que ningún estado puede ejercer soberanía en ese lugar. Hay libertad absoluta y la pesca en esos recursos está sometida a las convenciones internacionales, pero en principio es libre. Hay convenciones internacionales que establecen ciertas restricciones para la pesca de recursos vivos, por ej: hay convenciones internacionales que protegen las ballenas. Pero en principio la pesca en alta mar es libre y está regulada por estas convenciones internacionales que pueden restringir la pesca de determinados recursos vivos.

Lo interesante es que la navegación en alta mar es libre, pero sin embargo se puede restringir esa navegación en alta mar a los buques privados a través de lo que se llama el derecho de visita o registro. Visita significa que va a detener su navegación cuando existen sospechas de los siguientes: Cuando se trate de barcos piratas, cuando se trate de tráfico de personas, cuando se trate tráfico de estupefacientes y transmisiones clandestinas de comunicaciones. Es decir, la

idea es que la navegación en alta mar es libre, todos los buques privados y públicos pueden navegar en alta mar. No puede ser detenida su navegación, salvo, respecto de los buques privados, que exista una presunción fundada de acto de piratería, una presunción fundada de tráfico de personas, o una presunción fundada de tráfico estupefacientes o transmisión clandestina de comunicaciones. En estos casos solo los buques públicos de terceros estados, no importa la bandera, pueden detener la navegación de ese buque privado en esos supuestos y proceder al control o registro para constatar si se cometieron o no algunos de estos ilícitos. Si se constata la comisión de algunos de estos ilícitos, el buque que procede al registro y la detención de ese buque, va a determinar la ley aplicable y el tribunal que va a intervenir.

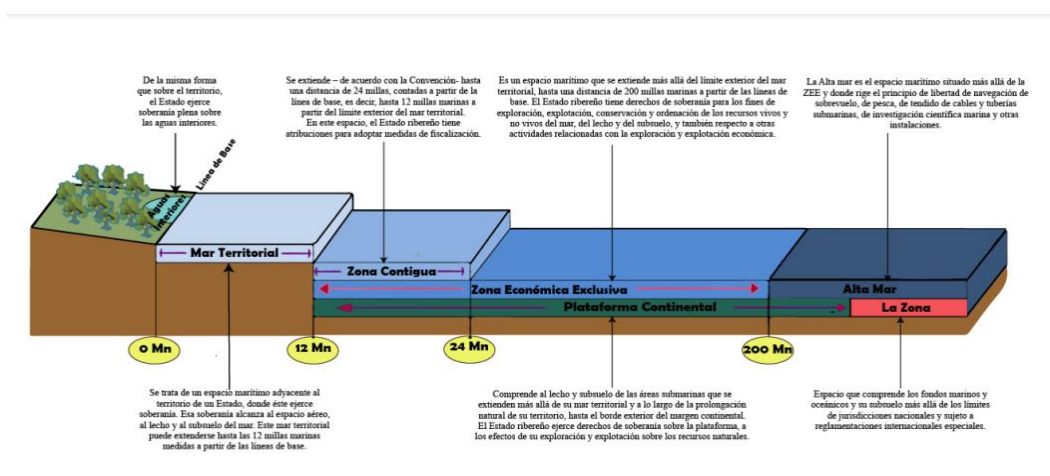


Gráfico de los límites territoriales de mares.

D-Control de la pesca marítima en el territorio argentino

La Prefectura Naval Argentina (PNA) es la autoridad responsable de la vigilancia marítima en nuestro país. Su tarea principal es cuidar nuestros mares y asegurar que la pesca se realice de manera legal y sostenible. Esto significa que no solo se encarga de proteger los límites de nuestra Zona Económica Exclusiva, sino que también trabaja para evitar que embarcaciones extranjeras ingresen a nuestras aguas sin permiso.

Además, la PNA colabora estrechamente con la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura de la Nación para monitorear y controlar la flota pesquera nacional. Se aseguran de que todos los pescadores sigan las normativas que regulan las temporadas de pesca, las zonas donde se puede pescar, los métodos que se utilizan y las autorizaciones necesarias. También se encargan de investigar cualquier infracción a las reglas de pesca.

Como parte de su responsabilidad, la PNA garantiza la seguridad en la navegación y la protección del medio ambiente marino, trabajando para prevenir la contaminación y salvaguardar la vida en el mar.

Por otro lado, gracias a un convenio con la Administración de Parques Nacionales, la Prefectura también supervisa las Áreas Marinas Protegidas. Esto lo hacen mediante un monitoreo constante del tráfico de buques en estas zonas y patrullas con sus propias unidades aéreas y marítimas, para detectar cualquier actividad que pueda poner en riesgo estos espacios y sus recursos.

Asimismo, para el control de de nuestro mar, la PNA cuenta además con una importante tecnología de vanguardia aplicada al mismo, nuestro Sistema Guardacostas, líder en Sudamérica. Está especialmente diseñado para el monitoreo y seguimiento de los buques en nuestros diferentes espacios marítimos, con la capacidad de detección también de aquellos buques considerados NO COLABORATIVOS, es decir de los que apagan sus equipos de Identificación Automática para no ser detectados (no se muestran), para lo que emplea imágenes satelitales que provee la Comisión Nacional de Actividades Espaciales (CONAE).

Ello permite, además, un uso racional y eficiente de los recursos con que se cuenta (guardacostas y aeronaves), los cuales y de acuerdo con la ubicación y dinámica de la flota seguida por el Sistema Guardacostas, son desplegados en tiempo y lugar, acorde necesidades operativas. Desde el año 2020, se efectúan también, patrullajes coordinados con la Armada Argentina sobre en el límite de la Zona Económica Exclusiva.

La PNA, como autoridad marítima vela por el cumplimiento de todos los Convenios y Acuerdos Internacionales asumidos por el Estado Argentino, controla la Seguridad de la Navegación, protege a la vida Humana en el Mar, preserva el Medio Ambiente marino, previene la contaminación por hidrocarburos y otras sustancias nocivas, ejerce la función policial de seguridad pública de la ciudadanía embarcada y realiza operaciones de búsqueda y salvamento cuando exista un riesgo de vida. Todas estas tareas son realizadas en el Mar Territorial, Zona Contigua, la Zona Económica Exclusiva y en Alta Mar de corresponder. Mantiene presencia en los puntos más diversos y alejados de la jurisdicción y frontera marítima, desalentando la comisión de contravenciones y delitos.

E-Pesca ilegal en territorio argentino

A menudo se habla de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) en las aguas cercanas a nuestra Zona Económica Exclusiva. Pero para entender realmente este tema, es importante saber qué significa exactamente la pesca INDNR. Según la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) y su Plan de Acción Internacional (PAIPesca INDNR), se considera pesca ilegal cuando:

1. Los barcos, ya sean nacionales o extranjeros, operan en aguas que pertenecen a un Estado sin su permiso o violando sus leyes.
2. Los barcos que representan a países que son parte de una organización pesquera regional pescan en contra de las reglas establecidas por esa organización, las cuales deben seguir.
3. Se infringen leyes nacionales o compromisos internacionales, incluso aquellos asumidos por Estados que colaboran con una organización pesquera regional.

Si se analiza esta definición, vemos que los barcos extranjeros que pescan en alta mar, más allá de la milla 201, lo hacen de acuerdo con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), lo que les da cierta libertad de pesca. Además, nuestra región no tiene una organización pesquera regional que regule estas actividades, lo que implica que la pesca de estos barcos en esas aguas no encaja en la definición de pesca ilegal según el PAIPesca INDNR.

Por lo tanto, la pesca ilegal ocurre solo cuando estos barcos extranjeros entran a nuestra Zona Económica Exclusiva sin el permiso correspondiente.

Dicho esto, y como bien se establece *ut supra*, son ocurrentes los casos de pesca ilegal en territorio argentino por parte de terceros Estados, en especial buques chinos, sin previa autorización del Estado soberano.

Tal es el caso, que el 27 de marzo del presente año, La Armada Argentina interceptó a las 22 hs un buque chino que pescaba ilegalmente 12 millas al interior de la Zona Económica Exclusiva del País (ZEE) o Mar Argentino. La embarcación que estaba operando ilegalmente se resistió durante varias horas a las órdenes de la Corbeta Espora y el Patrullero Oceánico Cordero de la Armada Argentina, que intentaban abordarla y llevarla a puerto para una inspección.

El comportamiento engañoso del barco se hizo evidente cuando, tras ser detectado, abandonó la Zona Económica Exclusiva (ZEE) de Argentina, pero regresó horas después, creyendo que las naves argentinas no volverían a la zona en varios días. Sin embargo, gracias a un cambio en su ruta, la corbeta y el patrullero regresaron y pudieron confirmar que el barco estaba operando de manera irregular.

Argentina enfrenta un grave problema de depredación de especies como el calamar y la merluza negra, especialmente por parte de embarcaciones extranjeras, en su mayoría de bandera china, que pescan en el suroeste del Atlántico. La actividad de los buques chinos en esa zona pasó de 61.727 horas por cada 500 kilómetros cuadrados en 2013 a 384.046 horas en 2023, según datos de la plataforma Global Fishing Watch.



Por otro lado, en el año 2016, La Prefectura Naval detectó a un buque pesquero chino en plena tarea de pesca, dentro de la zona económica exclusiva argentina. Tras efectuar varias advertencias para que detuviera su marcha, se inició una persecución que terminó con el hundimiento del pesquero y el rescate de sus tripulantes.

El buque Lu Yuan Yu 10, de bandera china, estaba pescando ilegalmente en la zona de Puerto Madryn, provincia de Chubut, cuando fue observado por los radares de Prefectura en plena actividad. Seguidamente, se puso en funcionamiento el protocolo de disuasión para que cesara su marcha y pudiera ser abordado por la tripulación del guardacostas.

En distintas oportunidades, el buque chino infractor realizó maniobras tendientes a colisionar al guardacostas de la Prefectura, poniendo en riesgo no sólo la vida de la tripulación del pesquero, sino también la del personal de la Fuerza, por lo que se ordenó disparar a distintos sectores del buque logrando ocasionar averías al mismo.

Finalmente, el capitán detuvo la navegación ya que comenzaba a hundirse. Parte de la tripulación del pesquero ilegal abordó uno de los buques que lo escoltaban y otros cuatro tripulantes se arrojaron al mar, los que fueron rescatados inmediatamente por el Guardacostas Derbes de la Prefectura.

Intervino el Juzgado Federal de Primera Instancia de Rawson, a cargo del Dr. Hugo Ricardo Sastre, secretaria en turno, del Dr. Mariano Miquelarena. Asimismo, le hecho fue puesto en conocimiento de la Cancillería Argentina y del Consulado Chino.

Según las estadísticas por parte de la Prefectura Naval, la gran mayoría de buques extranjeros capturados, pertenecen a china.



F-Derecho a la Navegación

La navegación implica el desplazamiento de un medio de transporte sobre un entorno específico, con dirección y control definidos. Dependiendo del espacio donde se desarrolla, esta actividad puede clasificarse como navegación marítima, fluvial o lacustre cuando ocurre en cuerpos de agua; como aeronavegación si se lleva a cabo en el espacio aéreo; o bien como navegación aeroespacial cuando se realiza más allá del ámbito terrestre.

Este estudio se centra en el análisis jurídico de la navegación por agua, considerada la más antigua de las disciplinas dentro del Derecho, desde su concepción general hasta su contenido y características principales. En ese sentido, se abordarán los antecedentes históricos tanto a nivel nacional como internacional, las autoridades vinculadas a esta actividad, así como las normativas locales e internacionales que la regulan.

Además, se examinará en profundidad el buque como medio de transporte, sus particularidades legales y su función dentro del proceso navegatorio. También se estudiarán los actores involucrados en la navegación, desde las empresas navales modernas hasta el personal que opera tanto a bordo como en tierra. Se analizarán los distintos contratos que se celebran en torno al uso del buque, las normativas aplicables a estos acuerdos y las responsabilidades legales que de ellos derivan. Asimismo, se tratarán los diversos eventos y situaciones propias del contexto acuático, como los abordajes, la asistencia y salvamento, las averías comunes y los seguros

marítimos, todo dentro de un marco normativo que combina aspectos internos y del derecho internacional.

G-Definición del Derecho de la Navegación

Diversos especialistas han ofrecido definiciones sobre esta rama del derecho. Entre ellos, el Dr. Luis Beltrán Montiel, en su obra *Curso de Derecho de la Navegación*, lo describe como el conjunto de normas que regulan los hechos, instituciones y relaciones jurídicas surgidas o modificadas por la actividad navegatoria. Esta definición, inspirada en la que utilizó Videla Escalada para el Derecho Aeronáutico, refleja las similitudes entre ambas ramas. A pesar de las diferencias temporales —una con raíces milenarias y la otra de origen reciente— ambas comparten principios que permiten establecer paralelismos útiles para la resolución de conflictos jurídicos. Esto se debe a que el avance técnico influye sobre el derecho, exigiéndole una evolución constante para adaptarse a las nuevas realidades.

Contenido del Derecho de la Navegación

Como se ha mencionado, la navegación por agua se lleva a cabo mediante el empleo de un buque sobre un espacio acuático. Esta interacción entre vehículo y entorno da lugar a una serie de vínculos jurídicos que se analizan en esta disciplina. Los sujetos involucrados, como el capitán, el armador, el propietario o el agente marítimo, asumen responsabilidades legales vinculadas directamente al buque, el cual transporta personas o mercancías a través de distintas jurisdicciones. Dado que esta actividad se desarrolla en un contexto profesional, riesgoso y de carácter oneroso, las normas que la regulan consideran estas condiciones y, en consecuencia, permiten adaptar o incluso modificar principios del derecho común. Un ejemplo claro de ello es la posibilidad de limitar la responsabilidad que, en otras ramas del derecho, sería plena o integral.

Esta área del derecho no se limita exclusivamente al ámbito privado ni al derecho interno. Por el contrario, también incorpora elementos del derecho público y del derecho internacional, lo que refleja el carácter global de la navegación. El buque, en este sentido, puede entenderse como un "ciudadano del mundo", al estar sometido a múltiples sistemas jurídicos según el recorrido que realice.

Características del Derecho de la Navegación

La actividad navegatoria tiene raíces tan antiguas como la historia misma. Ya en tiempos remotos, el ser humano utilizaba medios rudimentarios, como troncos huecos, para trasladarse sobre el agua, superando obstáculos naturales y buscando nuevas tierras. Aunque en ese

entonces no existía una conciencia jurídica al respecto, aquellos primeros pasos dieron origen a costumbres y prácticas que fueron consolidándose con el tiempo en normas legales.

Una característica esencial de esta disciplina es su capacidad para generar soluciones jurídicas ante hechos nuevos, consecuencia del desarrollo tecnológico y los cambios en la conducta humana. El derecho, en este contexto, no puede ser estático, sino que debe ser lo suficientemente flexible como para responder a las necesidades que surgen de una actividad tan dinámica como la navegación.

Entre los rasgos principales del Derecho de la Navegación, pueden destacarse su base consuetudinaria, su autonomía, su carácter internacional e integral, y su estructura fuertemente reglamentada. Desde la antigüedad, los pueblos que se dedicaban a la navegación desarrollaron prácticas propias que transmitían de generación en generación. Estas costumbres, muchas de las cuales aún subsisten —como ocurre con los pescadores en pequeñas embarcaciones— han sido incorporadas expresamente en la legislación actual. Así lo establece el artículo 1° de la Ley de la Navegación argentina, que reconoce la preeminencia de esta ley, sus normas complementarias, y, en ausencia de ellas, el recurso a los usos y costumbres. Solo de manera subsidiaria se aplicará el derecho común, lo que evidencia no solo la autonomía normativa de esta rama, sino también su especialidad.

Esta autonomía se manifiesta en distintas dimensiones: legislativa, científica, didáctica y jurisdiccional. Desde una perspectiva científica, el Derecho de la Navegación posee un cuerpo normativo propio que justifica su estudio separado de otras disciplinas. En el ámbito legislativo, aunque la Ley de la Navegación (N° 20.094) fue integrada en su momento al Código de Comercio, se la reconoce como una normativa autónoma. A nivel jurisdiccional, las cuestiones vinculadas a esta actividad suelen recaer en la competencia federal, conforme a disposiciones constitucionales. En lo didáctico, la mayoría de los planes de estudio universitarios abordan esta materia de manera independiente, aunque en algunas universidades como la UBA, históricamente se enseñó en conjunto con el Derecho Aeronáutico, dada la similitud de muchas de sus instituciones (por ejemplo, buque/aeronave, capitán/comandante).

La internacionalidad y la integralidad también son aspectos fundamentales. El buque, al moverse entre aguas de distintas jurisdicciones, se encuentra bajo el alcance tanto del derecho interno como del derecho internacional. Esta interacción refleja la intervención constante de los Estados en cuestiones relacionadas con la actividad humana a nivel global. En ese sentido, conceptos como la globalización tienen una clara expresión en esta disciplina, especialmente cuando se trata de convenios internacionales relacionados con la seguridad y la protección de la vida humana en el mar. Las normas internas, por lo general, se adaptan a los tratados y convenciones internacionales para garantizar una aplicación armónica y uniforme de la ley, lo que facilita tanto

su interpretación como su aplicación práctica. En consecuencia, muchos aspectos del derecho marítimo nacional mantienen una estrecha coherencia con la legislación internacional vigente, como ocurre con los contratos de transporte de mercaderías, la responsabilidad del armador y otros temas similares.

H-Ley de Navegación

La Ley de Navegación 20.094, nacida del proyecto original elaborado por Malvagni, excluyó finalmente dos libros previstos inicialmente: el tercero, relacionado con normas laborales, y el quinto, referido a cuestiones penales y contravencionales. En su artículo 622, esta ley establece que queda incorporada al libro tercero del Código de Comercio, lo cual refuerza su vínculo con el sistema legal comercial argentino.

En esencia, esta ley representa la consolidación de instituciones jurídicas que se han ido configurando a lo largo de los siglos. Su estructura responde a un sistema legislativo moderno, que no solo define las principales instituciones vinculadas a la navegación, sino que también regula integralmente la actividad mediante un extenso cuerpo normativo compuesto por 630 artículos.

En su contenido, la ley establece un orden jerárquico de normas y ofrece una definición clara y detallada de los buques y los artefactos navales, clasificándolos según sus características. Asimismo, incorpora normas administrativas que rigen las relaciones entre el Estado y los actores vinculados a la navegación, incluyendo el ejercicio del poder de policía en lo que respecta a la seguridad en este ámbito.

Desde una perspectiva técnica y operativa, la ley regula aspectos fundamentales del régimen administrativo aplicable a los buques y artefactos navales, abarcando cuestiones como el registro, la construcción, el desguace, la seguridad, las inspecciones y la emisión de certificados pertinentes. También dedica una parte significativa a las normas generales sobre el personal involucrado en la navegación, entre los que se destacan figuras como el capitán, otros tripulantes, los prácticos y los vaqueanos, regulando sus funciones y responsabilidades.

En relación con la propiedad y explotación de los buques, la normativa aborda temas como la titularidad, el armamento naval, el rol del armador, la figura de la coparticipación naval y los diversos agentes marítimos. Además, establece un régimen detallado para los contratos de utilización de buques, como la locación, el fletamento (tanto por tiempo como total o parcial), el transporte moderno de carga general, el transporte de personas y pasajeros en líneas regulares, el transporte gratuito o amistoso, y las distintas modalidades del contrato de remolque. La ley también contempla los documentos y obligaciones relacionados, como los conocimientos de embarque y la responsabilidad del transportador, incluyendo las causales que pueden exonerarlo, y los límites legales a esa responsabilidad.

En cuanto a los riesgos inherentes a la actividad navegatoria, se regulan figuras como el abordaje, la asistencia y el salvamento, el reflotamiento de buques, la recuperación de naufragios, la avería común (o gruesa) y las diferentes formas de seguros marítimos, tanto respecto al buque como a la carga.

El sistema de crédito naval también está contemplado en la ley, regulando los privilegios sobre buques, artefactos navales y fletes, así como la hipoteca naval y la prenda, diferenciando según se trate de embarcaciones mayores o menores.

En el ámbito procesal, la ley otorga competencia a los tribunales federales en razón de la materia, e incluye una regulación detallada sobre diversos procedimientos: verificación de mercadería al momento de la descarga, medidas judiciales como el embargo de buques, procedimientos por abordaje, concursos especiales para acreedores privilegiados, juicios de limitación de responsabilidad del armador, entre otros.

Además, se contemplan procedimientos especiales vinculados a situaciones típicas del ámbito marítimo, como la protesta de mar, el cobro por asistencia o salvamento, las acciones derivadas de avería común, el pago inmediato de indemnizaciones por seguros, el cobro ejecutivo de fletes, la entrega judicial de cargas, la venta forzada de buques y los conflictos legales relacionados con la tripulación, junto con los sumarios administrativos correspondientes.

La ley también aborda cuestiones de derecho internacional privado, en especial los conflictos de leyes y jurisdicciones, lo que refuerza su carácter integral y transnacional. Finalmente, en sus disposiciones complementarias, el artículo 622 confirma su integración al Código de Comercio y precisa aspectos clave como las funciones del Registro Nacional de Buques, la aplicación del Digesto Marítimo y Fluvial, y la definición y funciones de la autoridad marítima.

En conjunto, todas estas disposiciones se agrupan en seis títulos y diecinueve capítulos que abordan tanto cuestiones de derecho público como privado, e incluyen referencias fundamentales al derecho internacional, lo que confirma la complejidad y amplitud del régimen legal que rige la navegación en aguas jurisdiccionales argentinas.

I-La Prefectura Naval Argentina

La Ley de Navegación N.º 20.094, en su artículo 627, establece bajo el título “Autoridad Marítima” que la Prefectura Naval Argentina es el organismo competente para ejercer las funciones que le confieren las distintas normas vigentes. Esta disposición confirma su rol central en todo lo relacionado con el ejercicio de la navegación en aguas jurisdiccionales.

En efecto, la Prefectura Naval Argentina constituye la principal autoridad en materia marítima a nivel nacional. Su participación se extiende a todas las áreas vinculadas con la navegación por

agua, asumiendo funciones de carácter policial, jurisdiccional y administrativo, tanto respecto de los buques como del personal involucrado en la actividad.

En su función policial, la Prefectura interviene activamente en la prevención y represión de delitos dentro de su jurisdicción. También está facultada para instruir sumarios relacionados con siniestros o accidentes de navegación, siempre con intervención del juez competente. En la actualidad, y en determinados contextos, comparte responsabilidades de seguridad con otras fuerzas en espacios terrestres estratégicos.

En lo que hace a sus funciones jurisdiccionales, la Prefectura aplica sanciones derivadas de infracciones o contravenciones a la normativa de seguridad en la navegación, conforme lo establece el Reglamento General de la Navegación (REGINAVE). Estas sanciones se aplican luego de un proceso de juzgamiento administrativo, en el que tiene la facultad de inhabilitar a capitanes u otros actores del ámbito marítimo en caso de comprobarse faltas graves.

Desde el punto de vista administrativo, el rol de la Prefectura también es clave. Entre sus responsabilidades se encuentra la fiscalización integral del cumplimiento de la normativa nacional e internacional relacionada con la seguridad de los buques. Esto incluye la verificación de condiciones técnicas, la emisión de certificados, y el control de que se cumplan tanto las leyes locales como las disposiciones de convenios internacionales. Asimismo, es el organismo encargado de registrar y habilitar al personal que presta funciones en el ámbito de la navegación.

En virtud de la Ley 19.170, sancionada en 1971, también tiene bajo su responsabilidad el Registro Nacional de Buques, el cual comprende tanto la matrícula de la flota mercante nacional como el registro especial de embarcaciones deportivas y de recreo (como yates).

Además de todas estas atribuciones, la Prefectura ejerce funciones en materia ambiental, siendo la autoridad competente para intervenir en casos de contaminación de las aguas, una responsabilidad cada vez más relevante en el contexto de la protección del medio acuático.

En resumen, la Prefectura Naval Argentina desempeña un rol amplio y eficaz como autoridad marítima, tanto a nivel interno como internacional, participando de manera activa en diversos ámbitos operativos, legales y administrativos, garantizando así el orden y la seguridad en el espacio acuático nacional.

III - El Buque

El buque es el vehículo mediante el cual se realiza la navegación por agua, y en tal sentido constituye el elemento central que articula las distintas instituciones y relaciones jurídicas que se generan a partir de la actividad navegatoria. Antes de la sanción de la Ley de Navegación N.º 20.094, el buque no estaba definido expresamente en el ordenamiento jurídico argentino, en particular en el libro tercero del Código de Comercio. Esta omisión resultaba problemática, ya

que el estudio del derecho marítimo, como rama autónoma del derecho, requiere una clara delimitación de su objeto, que en este caso es el buque.

En la década de 1940, la Corte Suprema de Justicia de la Nación, en el fallo “Sonaco c/ YPF”, abordó esta cuestión y sostuvo que la condición jurídica de buque no está determinada únicamente por sus elementos técnicos o su sistema de propulsión, sino fundamentalmente por su destino: navegar. Esta definición objetiva y funcional fue recogida por el Proyecto Malvagni y luego incorporada en el artículo 2 de la Ley de Navegación, que define al buque como “toda construcción flotante destinada a navegar por agua”, diferenciándolo del artefacto naval, que es definido como “cualquier otra construcción flotante, auxiliar de la navegación, pero no destinada a ella, aunque pueda desplazarse por el agua en cortos trechos para el cumplimiento de sus fines específicos”.

En cuanto a su individualización, el artículo 43 de la Ley de Navegación establece que los buques se identifican legalmente por su nombre, número, puerto de matrícula y tonelaje de arqueó. El nombre, según el artículo 44, debe ser único respecto de otras embarcaciones de similares características, siendo la autoridad marítima la encargada de controlar este aspecto. El tonelaje de arqueó, por su parte, refleja la capacidad interna del buque mediante una medida de volumen, lo que tiene implicancias jurídicas importantes, ya que de ello depende si un buque se considera mayor o menor y qué régimen jurídico le es aplicable, especialmente en lo relativo a la limitación de la responsabilidad del armador.

La matrícula, conforme al artículo 45, otorga la nacionalidad argentina al buque y equivale a su asiento legal. Las condiciones para la inscripción en la matrícula nacional, así como los requisitos exigidos a los propietarios, están detallados entre los artículos 52 y 73, los cuales también establecen los motivos por los que puede eliminarse un buque de dicha matrícula. La autoridad marítima, en este contexto, desempeña un rol de control fundamental sobre las condiciones técnicas, administrativas y de seguridad de las embarcaciones, tanto conforme a la legislación nacional como a las convenciones internacionales aplicables.

La nacionalidad del buque, en tanto, implica su sujeción jurídica a un determinado Estado. Esto supone no solo la aplicación de sus leyes por parte de los órganos administrativos y judiciales competentes, sino también el derecho a recibir su protección. El certificado de matrícula emitido por la Prefectura Naval Argentina acredita legalmente la nacionalidad, la cual se exterioriza a través del pabellón que el buque enarbola. En el sistema legal argentino, la nacionalidad es única, de modo tal que la inscripción en la matrícula nacional implica la pérdida de cualquier otra nacionalidad previamente otorgada.

Legalmente, los buques se clasifican en públicos y privados, y en mayores y menores. El artículo 3° de la Ley de Navegación establece que los buques públicos son aquellos afectados al servicio

del poder público, mientras que los demás, incluso si pertenecen al Estado o a entidades estatales, se consideran privados si se utilizan con fines comerciales. Esta distinción se basa en el uso funcional del buque y no en la titularidad de su dominio. Así, un buque explotado comercialmente por una empresa estatal se equipará jurídicamente a uno de propiedad privada, mientras que aquellos afectados al servicio público, como los buques de guerra, policiales o sanitarios, quedan bajo un régimen jurídico especial en función de su vinculación directa con la soberanía del Estado.

En cuanto a su clasificación por tamaño, el artículo 48 establece que son buques mayores los que registran un arqueo total de diez toneladas o más, y buques menores los que no alcanzan ese límite. Esta clasificación tiene implicancias legales significativas: por ejemplo, la compraventa de buques mayores debe formalizarse mediante escritura pública, bajo pena de nulidad, mientras que para los menores puede realizarse por instrumento privado, aunque siempre con inscripción registral. Además, solo los buques mayores pueden ser objeto de hipoteca naval, mientras que los menores pueden ser prendados.

Las sociedades de clasificación cumplen un rol esencial en la seguridad de la navegación, asignando “clases” o “cotas” a los buques según el cumplimiento de estándares técnicos durante su construcción o inspección posterior. Entidades como el Lloyd’s Register of Shipping, el American Bureau of Shipping, el Bureau Veritas, entre otras, tienen alcance internacional y extienden sus controles a los principales puertos del mundo. La información que proporcionan sobre los buques —a través de sus certificaciones y publicaciones técnicas— es fundamental para armadores, cargadores, aseguradores y autoridades marítimas.

En lo que respecta a la documentación obligatoria, el artículo 86 de la Ley de Navegación exige que todos los buques de nacionalidad argentina lleven a bordo una serie de documentos legales y técnicos, tales como el certificado de matrícula, el libro de rol, los certificados de arqueo, seguridad y francobordo, los diarios de navegación y de máquinas, la lista de pasajeros (cuando corresponda), la documentación sanitaria, la licencia de instalación radioeléctrica y un ejemplar de la propia Ley N.º 20.094.

La publicidad naval se organiza en torno al principio de registración, de manera análoga al régimen aplicable a inmuebles, aeronaves o automotores. En ese marco, el artículo 155 de la Ley consagra expresamente que los buques son bienes registrables. El Registro Nacional de Buques, regulado por la Ley 19.170, es la institución encargada de llevar los registros de matrícula, dominio y demás actos que afecten jurídicamente a los buques.

Este Registro, dependiente de la Prefectura Naval Argentina, se organiza en tres divisiones: control y verificación registral, matrícula y dominio. La división de control determina los aranceles aplicables; la de matrícula registra todas las embarcaciones y artefactos navales, así como sus

modificaciones y cancelaciones; y la de dominio inscribe los actos jurídicos constitutivos, modificatorios o extintivos de derechos reales sobre los bienes registrados.

Los actos que deben inscribirse obligatoriamente incluyen compraventas, adjudicaciones, contratos de arrendamiento, sentencias judiciales, mandamientos de embargo, inhibiciones y contratos de prenda, entre otros. Conforme al artículo 8 de la Ley de Navegación, los instrumentos públicos deben inscribirse dentro de los 45 días de su otorgamiento, retrotrayendo sus efectos al momento de la instrumentación. Los documentos privados se registran conforme a la fecha de su ingreso.

El Decreto 1.772/91 introdujo el régimen de cese de bandera provisorio, que permite a los propietarios solicitar la suspensión temporal de la matrícula nacional de buques destinados a la navegación comercial, con excepción de los buques pesqueros. Aunque el decreto estableció un plazo de dos años, su aplicación se ha extendido en la práctica.

Desde el punto de vista jurídico, el buque se comporta como un objeto de derecho. Si bien es, en términos físicos y jurídicos, una cosa, actúa como un centro de imputación de derechos y obligaciones dentro del sistema del derecho marítimo. Su valor económico y funcionalidad lo convierten en un patrimonio de afectación, que responde ante los acreedores, especialmente en lo relativo a créditos vinculados a su explotación. Esta concepción, plasmada en el artículo 155, permite aplicar por analogía principios de los derechos registrales sobre muebles e inmuebles.

Los modos de adquisición del dominio de un buque pueden ser comunes o propios del derecho marítimo. La compraventa, la usucapión, la confiscación, el apresamiento, el salvamento, el abandono, la construcción y la sucesión son algunos de los mecanismos previstos. En particular, el artículo 162 establece que la posesión del buque con justo título y buena fe durante tres años permite la adquisición del dominio, extendiéndose este plazo a diez años si faltan dichos requisitos.

En cuanto a la garantía de los acreedores, la Ley contempla la hipoteca naval —regulada en los artículos 499 a 514— exclusivamente para buques mayores, buques en construcción y artefactos navales. La hipoteca debe ser constituida por escritura pública o documento privado autenticado, e inscribirse en el Registro. A su vez, la legislación marítima establece un sistema de privilegios que otorga preferencia a ciertos créditos, como los vinculados al salvamento, asistencia, suministro de combustible, reparaciones, etc., que recaen directamente sobre el buque como asiento del privilegio. Tanto la hipoteca como el privilegio conservan características heredadas del derecho romano: el *ius perseguendi*, el *ius preferendi* y el *ius exigendi*.

La Convención de Bruselas de 1926, a la cual Argentina adhirió, reconoce el efecto internacional de las hipotecas marítimas registradas conforme a las leyes del Estado contratante. Si bien Argentina no adhirió formalmente a la Convención modificatoria de 1967, muchas de sus soluciones fueron incorporadas a la Ley 20.094, como la reducción de créditos privilegiados

preferentes a la hipoteca y el reconocimiento del derecho de retención a favor del constructor o reparador del buque.

El embargo de buques, regulado a partir del artículo 531, constituye una medida procesal que puede ser preventiva o ejecutiva, y recae sobre buques nacionales o extranjeros. En el caso de buques extranjeros, el embargo implica la interdicción de salida, lo cual asegura su indisponibilidad física y jurídica. La ley contempla también casos especiales, como el embargo por abordaje, salvamento o daños a la carga. El artículo 541 establece los supuestos de inembargabilidad absoluta y relativa. En el ámbito internacional, la Convención de Bruselas de 1952 regula el embargo preventivo de buques de mar.

IV-Sujetos de la Navegación

El Derecho de la Navegación regula a los sujetos que intervienen en la actividad marítima, dividiendo el personal en dos grandes grupos: personal terrestre y personal embarcado. La Ley de Navegación, desde el artículo 104 en adelante, establece que para que el personal terrestre pueda ejercer su función debe contar con condiciones morales y, cuando corresponda, físicas, adaptadas a la actividad que desempeñan. Además, cada categoría tiene requisitos especiales según la función: armadores, agentes marítimos, peritos navales, ingenieros y técnicos de construcción naval, entre otros. El Reglamento General de la Navegación (REGINAVE) enumera ocho categorías específicas dentro del personal terrestre, entre ellas armadores, agentes marítimos, peritos navales, ingenieros navales, técnicos constructores navales, técnicos en desgasificación, boteros y buzos profesionales.

En cuanto a los propietarios de buques, la Ley establece requisitos claros para inscribir un buque en la Matrícula Nacional. El propietario debe tener domicilio en el país, y en caso de copropiedad, la mayoría de los copropietarios que posean más de la mitad del valor del buque deben estar domiciliados en el país si son personas físicas. En caso de personas jurídicas, deben estar constituidas conforme a las leyes argentinas o, si son extranjeras, contar con una representación permanente en el país. Este domicilio es un requisito fundamental que guarda analogía con lo dispuesto en el Código Aeronáutico respecto a las aeronaves.

La copropiedad naval consiste en la titularidad compartida del buque por varias personas, con derecho de condominio. Cuando los copropietarios asumen la función de armadores, pasan a ser copartícipes y pueden regular sus derechos y obligaciones mediante un contrato específico que debe inscribirse. La Ley regula la copropiedad y la coparticipación naval en artículos distintos y establece las responsabilidades en el funcionamiento de la sociedad armatorial.

El armador es la persona física o jurídica que ejerce la función náutica del buque, explotándolo y haciéndolo navegar por cuenta y riesgo propio. Armar un buque implica proveerlo de lo necesario para que pueda navegar, pero no basta con eso, sino que la función armatorial implica la utilización efectiva del buque. En términos legales, el armador es quien responde jurídicamente

por la utilización del buque. La Ley define al armador como quien dispone y utiliza un buque bajo la dirección de un capitán por él designado y que debe cumplir con las condiciones para ser comerciante si realiza actos de comercio. Esta definición es criticada por algunos autores, que prefieren la concepción del Código Aeronáutico que incluye a quienes utilizan la aeronave, con o sin fines de lucro.

Históricamente, la figura del armador tiene raíces en el Derecho Romano con la figura del exercitor, quien era responsable de la navegación, aunque no fuera propietario. En la Edad Media, la propiedad naval era colectiva y el ejercicio de la navegación se hacía a través de asociaciones. La función de armador o patronus era la de jefe de la expedición o señor del buque. Con el tiempo, la propiedad y la explotación se fueron individualizando y profesionalizando, especialmente a partir del descubrimiento de América y la revolución industrial, que facilitaron la formación de empresas dedicadas al transporte marítimo, separando la titularidad de la propiedad del ejercicio de la navegación.

En la actualidad, la actividad navegatoria se realiza principalmente a través de empresas de navegación, que buscan optimizar ingresos y reducir costos. La utilización del buque genera riesgos constantes, y los beneficios dependen de múltiples factores. Cada buque utilizado conforma un armador individual, pero estos pueden integrarse en una empresa de navegación.

El capitán es la figura central en la navegación. Es el jefe de la expedición, responsable de la dirección técnica y el gobierno del buque, con poderes reconocidos tanto en el Derecho Público como Privado, nacional e internacional. Además, es delegado de la autoridad pública para mantener el orden a bordo, supervisar la seguridad de la navegación, y actuar como representante legal del armador en puertos donde este no tenga presencia. Es un empleado del armador y debe registrar en el diario de navegación todos los hechos relevantes relacionados con el buque y su carga, siendo sus anotaciones consideradas documentos oficiales. La responsabilidad del capitán es indelegable y, en situaciones extremas, incluso puede disponer la hipoteca del buque, lo que refleja su autoridad histórica.

Los tripulantes trabajan bajo un contrato denominado contrato de ajuste, que es un contrato laboral específico para la actividad marítima regulado en el Código de Comercio y parcialmente modificado por leyes posteriores. La Ley de Navegación no derogó este contrato, aunque complementa su regulación con normas del REGINAVE y la Ley de Contrato de Trabajo, esta última de orden público y aplicada supletoriamente.

Para ejercer funciones embarcadas, todo personal debe contar con una libreta de embarco, donde se registran sus embarcos y desembarcos ante las autoridades marítimas o consulares. Las habilitaciones para capitanes y oficiales son otorgadas exclusivamente a argentinos nativos o naturalizados por la Prefectura Naval Argentina, previo cumplimiento de requisitos de idoneidad

moral, física y técnica. Existen tres categorías principales de capitanes: de ultramar, fluvial y de pesca. Además, el REGINAVE regula figuras deportivas como piloto y patrón de yate.

Dentro de los servicios auxiliares, la Ley reconoce al práctico y al baquiano. El práctico es un auxiliar de navegación que asesora al capitán en maniobras y rutas, y es delegado de la autoridad marítima cuando está a bordo de un buque extranjero. Aunque el servicio está desregulado, la autoridad marítima controla su aplicación y establece zonas donde su uso es obligatorio. La responsabilidad del capitán sigue siendo indelegable, incluso si el asesoramiento del práctico resulta inadecuado. El baquiano desempeña funciones similares en la navegación fluvial, especialmente en ríos como el Paraná, Paraguay y Uruguay, auxiliando al capitán en aspectos técnicos y reglamentarios.

El agente marítimo es un sujeto terrestre que realiza las gestiones administrativas y comerciales relacionadas con la entrada, permanencia y salida de buques, además de las operaciones de carga y descarga de mercancías y pasajeros. Representa activa y pasivamente al capitán, armador y propietario ante organismos aduaneros, portuarios y la autoridad marítima, asumiendo responsabilidades legales y fiscales derivadas de sus actos. La designación del agente no requiere formalidades específicas y puede ser realizada por el armador, capitán o fletador. Es parte del personal terrestre y debe estar habilitado por la autoridad marítima.

Finalmente, los trabajadores portuarios son aquellos que desempeñan funciones en zonas portuarias, como estibadores, apuntadores, serenos, papeleros y guincheros. Su actividad está regulada por convenios laborales específicos y deben contar con habilitación oficial, adaptándose a las modalidades y requisitos cambiantes en los últimos años.

V - Impacto Ambiental ecológico

Desde una perspectiva jurídico-ambiental, la pesca ilegal desarrollada por embarcaciones extranjeras —principalmente de origen chino— en aguas adyacentes a la Zona Económica Exclusiva (ZEE) argentina implica un serio menoscabo al ecosistema marino y configura una violación a principios fundamentales del derecho ambiental internacional, como el de prevención, precaución y sustentabilidad.

El Mar Argentino constituye un hábitat de altísima biodiversidad, albergando miles de especies, muchas de las cuales son endémicas. La explotación sistemática, no regulada ni reportada, de estos recursos naturales compromete la conservación de especies clave y vulnera el deber del Estado argentino de proteger su patrimonio natural, conforme lo establece el artículo 41 de la Constitución Nacional, así como diversos tratados internacionales como el Convenio sobre la Diversidad Biológica (1992).

Particular atención merece el caso del *Illex argentinus* (calamar dientuso), especie estratégica tanto desde el punto de vista ecológico como económico. La presión extractiva sobre este recurso es alarmante: aproximadamente el 50 % de las capturas globales proviene de aguas argentinas, principalmente a manos de buques extranjeros no autorizados, lo que compromete su sustentabilidad y pone en riesgo la seguridad alimentaria y el desarrollo pesquero nacional.

Por otro lado, la utilización de artes de pesca no selectivas —como el arrastre de fondo— por parte de estas flotas ilegales genera un impacto ambiental colateral significativo. Estas prácticas afectan el lecho marino, provocan la captura incidental de especies no objetivo, incluyendo juveniles, y alteran la estructura del ecosistema. Tales métodos contravienen no solo normas locales (como la Ley 24.922 de Régimen Federal de Pesca), sino también principios reconocidos por la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) en su Código de Conducta para la Pesca Responsable.

Asimismo, las embarcaciones que operan al margen del control estatal suelen incurrir en conductas contaminantes, como el vertido de residuos sólidos, hidrocarburos y lubricantes en el mar. Esta contaminación representa una infracción a normativas nacionales e internacionales de protección ambiental, y genera externalidades negativas que recaen sobre las comunidades costeras, la industria pesquera legal y el equilibrio del ecosistema marino.

VI-Prácticas de pesca sostenible:

Prácticas de pesca sostenible que pueden ayudar a evitar la pesca ilegal en Argentina:

1. **Uso de Artes de Pesca Selectivas:** Implementar técnicas que reduzcan la captura accidental de especies no deseadas, como redes con mallas adecuadas y trampas específicas para ciertas especies.
2. **Establecimiento de Cuotas de Captura:** Fijar límites de captura basados en estudios científicos sobre las poblaciones de peces, asegurando que la pesca no exceda la capacidad de regeneración de los recursos.
3. **Áreas Marinas Protegidas:** Crear y gestionar zonas donde la pesca esté restringida o prohibida, lo que ayuda a preservar hábitats críticos y permitir la recuperación de las poblaciones de peces.
4. **Monitoreo y Vigilancia:** Implementar sistemas de monitoreo efectivos que utilicen tecnología, como satélites y drones, para vigilar las actividades pesqueras en tiempo real y detectar prácticas ilegales.

5. **Registro de Embarcaciones y Licencias:** Exigir que todas las embarcaciones pesqueras cuenten con licencias y estén registradas, facilitando el control y la regulación de la pesca en la ZEE.
6. **Educación y Capacitación:** Ofrecer programas de formación para pescadores sobre la importancia de la pesca sostenible y las consecuencias de la pesca ilegal, promoviendo un cambio cultural hacia prácticas responsables.
7. **Certificación de Productos Pesqueros:** Promover el uso de etiquetas de sostenibilidad en productos pesqueros, incentivando a los pescadores a adoptar prácticas responsables a cambio de un mejor acceso a los mercados.
8. **Colaboración con Comunidades Locales:** Involucrar a los pescadores y comunidades costeras en la gestión de los recursos pesqueros, dándoles un papel activo en la vigilancia y protección de sus aguas.
9. **Investigación Científica:** Fomentar estudios sobre la biodiversidad marina y la salud de los ecosistemas, proporcionando datos que ayuden a establecer políticas de pesca más efectivas.
10. **Promoción del Turismo Sostenible:** Desarrollar alternativas económicas como el ecoturismo, que puedan proporcionar ingresos a las comunidades sin depender exclusivamente de la pesca.

Al implementar estas prácticas, se puede fomentar un enfoque más sostenible que no solo protege los recursos marinos, sino que también disminuye la presión de la pesca ilegal en Argentina.

VII-Conclusión:

El análisis realizado a lo largo de este trabajo permite afirmar que la problemática de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) en la Zona Económica Exclusiva (ZEE) argentina constituye uno de los principales desafíos contemporáneos en materia de soberanía, desarrollo económico y preservación ambiental. La magnitud de esta práctica, protagonizada en gran medida por flotas extranjeras —particularmente de bandera china—, expone no solo la vulnerabilidad de los recursos marinos nacionales, sino también la insuficiencia de los marcos normativos y de los mecanismos de control actualmente vigentes.

Desde la perspectiva jurídica, la evolución del Derecho del Mar y la consolidación de la Convención de Montego Bay evidencian un avance significativo en la delimitación de los espacios marítimos y en la determinación de derechos y obligaciones de los Estados ribereños. No obstante, las dificultades persisten en el plano de la implementación: la capacidad de fiscalización de Argentina resulta limitada frente a la envergadura de las flotas extranjeras, lo

cual debilita el ejercicio pleno de la soberanía sobre su propio mar patrimonial. Este déficit normativo y operativo refleja la necesidad de reforzar los instrumentos jurídicos internos, al tiempo que se reclama una acción más decidida en el plano de la cooperación internacional y regional.

En el ámbito económico, la pesca ilegal erosiona de manera directa la competitividad de la industria pesquera nacional, privando al país de ingresos fiscales y afectando la estabilidad laboral de comunidades enteras que dependen de esta actividad. La depredación de especies de alto valor comercial, como el calamar o la merluza, no solo implica una pérdida inmediata de recursos, sino también un riesgo a largo plazo para la sostenibilidad de una de las principales cadenas productivas del litoral argentino.

El impacto ambiental reviste una gravedad aún mayor. Las prácticas extractivas no reguladas, particularmente aquellas que emplean artes de pesca destructivas, generan daños irreparables en los ecosistemas marinos, afectando tanto a especies objetivo como a numerosas especies acompañantes y al equilibrio del hábitat marino en general. Esta realidad contraviene no solo los principios consagrados en el derecho ambiental internacional —prevención, precaución y sostenibilidad—, sino también el deber constitucional del Estado argentino de garantizar la protección de los recursos naturales y de legarlos en condiciones aptas a las generaciones futuras.

En este contexto, la labor de instituciones nacionales como la Prefectura Naval Argentina cobra un rol estratégico. Su accionar en la vigilancia y control del espacio marítimo, mediante el uso de tecnologías avanzadas y patrullajes coordinados, constituye una herramienta esencial para disuadir y sancionar las incursiones ilegales. Sin embargo, esta acción, aunque necesaria, no es suficiente si no se acompaña de políticas públicas integrales que fortalezcan la infraestructura, la cooperación internacional y el diseño de estrategias conjuntas de fiscalización y conservación.

De igual modo, resulta imprescindible promover un cambio cultural hacia prácticas de pesca sostenible que integren a los pescadores locales, a la comunidad científica y a los actores institucionales. La adopción de tecnologías selectivas, la creación de áreas marinas protegidas, el establecimiento de cuotas basadas en evidencia científica y la certificación de productos pesqueros responsables representan pasos concretos para garantizar la sostenibilidad del recurso y reducir el atractivo de la pesca ilegal.

En definitiva, la cuestión de la pesca INDNR en la ZEE argentina trasciende el mero ámbito jurídico y se erige como un problema multidimensional que afecta la soberanía nacional, la seguridad alimentaria, la economía costera y la preservación de la biodiversidad. Frente a ello, la respuesta no puede limitarse a medidas aisladas, sino que debe articular un enfoque integral

que combine la aplicación efectiva de la normativa nacional e internacional, la inversión en capacidades de control y monitoreo, la cooperación interestatal y la concientización social.

Solo a través de esta visión integral y sostenida será posible garantizar la explotación racional de los recursos pesqueros, proteger los ecosistemas marinos y consolidar el ejercicio pleno de la soberanía argentina sobre su mar. En este sentido, la defensa de la ZEE no constituye únicamente una obligación jurídica del Estado, sino también un compromiso ético y político con el desarrollo sostenible y la preservación del patrimonio común de la Nación.

VII-Jurisprudencia

Ferrara, Pablo y otro c/ Estado Nacional s/ amparo ambiental

SENTENCIA

8 de agosto de 2023

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA NACION. CAPITAL FEDERAL, CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES

Magistrados: Magistrados: Rosatti - Rosenkrantz (según su voto) - Maqueda - Lorenzetti

SINTESIS

Declara que la acción de amparo colectivo ambiental promovida contra el Estado Nacional, a fin de que se lleven a cabo acciones para lograr el cese del daño ambiental que viene produciendo la sistemática pesca ilegal llevada a cabo por embarcaciones y flotas extranjeras en la Zona Económica Exclusiva Argentina y el área adyacente, es ajena a la competencia originaria de la Corte Suprema. Señala que, según se desprende de los términos del escrito de inicio, la parte actora demanda al Estado Nacional, que solo es aforado al fuero federal, por lo que no se configura ninguno de los supuestos que surtan la competencia originaria prevista en los arts. 116 y 117 de la Constitución Nacional. Asimismo, agrega que resulta improcedente la citación como terceros de algunas provincias pues si bien se alega que esas provincias costeras ven también perturbados y reducidos los recursos marinos bajo su jurisdicción, no se aporta prueba al respecto, por lo que no se advierte en el estadio de la causa, el daño ambiental colectivo denunciado con relación a ellas, ni la afectación que justifique su citación.

Al ingresar a la Zona Económica Exclusiva (ZEE) de Argentina, muchas embarcaciones extranjeras, especialmente las de bandera china, desactivan deliberadamente sus sistemas de localización automática (AIS), lo cual las hace indetectables para los mecanismos convencionales de vigilancia marítima. Este tipo de maniobra, que impide el monitoreo de su posición en tiempo real, constituye una conducta ilícita, pasible de sanciones penales conforme a la normativa nacional vigente.

Entre los años 2018 y 2021, se registraron aproximadamente 4.000 episodios en los que buques chinos desaparecieron de los radares, acumulando más de 600.000 horas sin transmisión de señal, según lo reveló un informe de la organización internacional Oceana.

Una vez ocultos, estos buques desarrollan actividades de pesca intensiva sobre especies altamente demandadas, tales como calamar, atún, pulpo, tiburón, mantarraya y almejas. Lo hacen incluso durante períodos de veda biológica, desobedeciendo las restricciones impuestas para asegurar la reproducción y recuperación de las poblaciones marinas.

Cada una de estas embarcaciones está equipada con capacidad para almacenar hasta 600 toneladas de productos capturados. Además, operan en red junto a barcos de abastecimiento que les transfieren combustible y recogen la pesca, lo que les permite prolongar su permanencia en altamar por semanas o incluso meses, sin necesidad de regresar a puerto.

IX-Bibliografía

1. Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar; Majas Antonio, Buenos Aires; Editorial Guardacostas; año 1996.
2. Curso de Derecho Internacional Público y Organizaciones Internacionales; Pastor Ridruejo, Madrid; Editorial Tecnos; año 2003.
3. Temas de Derecho Internacional Público: El régimen de las capitulaciones; Rempelbergh, Jorge Enrique; Editorial de Belgrano, año 1982.
4. <https://www.argentina.gob.ar/prefecturanaval/resumen-operativo/buques-capturados>
5. <https://www.infobae.com/economia/2024/03/27/la-armada-abordo-un-barco-chino-que-pescaba-ilegalmente-en-el-mar-argentino/>
6. <https://www.argentina.gob.ar/prefecturanaval>
7. <https://www.argentina.gob.ar/noticias/ghundimiento-del-buque-chino-que-pescaba-ilegalmente-en-nuestro-territorio>
8. <https://www.fnga.org.ar/la-sombra-del-drag%C3%B3n-c%C3%B3mo-la-pesca-ilegal-china-amenaza-a-la-soberan%C3%ADa-argentina>
9. Apunte de Derecho Marítimo, Dr. Fernando Basualdo Moine, año 2002.