

EL TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE LA NAVEGACIÓN

MARCELO E. LOZA

Desde hace 34 años su misión consiste en juzgar la responsabilidad profesional que le pueda caber a cada marino mercante nacional o extranjero, así como al práctico o baqueano que haya resultado imputado en una causa originada como consecuencia de un accidente marítimo, que amerite mayor profundidad en su análisis que la de una actuación sumaria.

El Tribunal tiene jurisdicción en las aguas navegables del mar territorial e interiores incluyendo ríos y puertos.

Su jurisdicción se extiende sobre la responsabilidad de los marinos mercantes argentinos a bordo de buques nacionales, si el suceso marítimo tiene lugar en aguas o puertos extranjeros, así como en la alta mar.

Está conformado, además de su presidente, un Oficial Almirante de la Armada, por vocales que representan a la Marina Mercante Nacional, la Prefectura Naval y la Armada, completándose con un vocal letrado quien actúa como asesor en la metodología procesal correspondiente.

La figura de un Procurador fiscal letrado representa la defensa de los intereses del Estado así como la acción pública, es decir, la defensa de la sociedad.

Es así como podemos asegurar que se trata de un Tribunal conformado por profesionales del mar para juzgar a profesionales del mar, quedando además garantizado el marco jurídico.

“Un Tribunal de peritos” tal como lo expresara la Corte Suprema de Justicia en oportunidad de emitir dictamen confirmando una sentencia de este Tribunal ante un recurso elevado ante esa, la última instancia.

Su modalidad de proceso es verbal y actuada, es decir, conlleva las ventajas del juicio oral en el sentido de otorgar al juzgador la continuidad e inmediatez del seguimiento del proceso, escuchando y viendo las deposiciones de testigos, imputados y peritos en las distintas audiencias de producción de pruebas.

A lo anterior debe sumarse la importante actuación de los abogados defensores de parte que, si son probos, actuarán como auxiliares del Tribunal al abstraerse de la lógica y humana pasión de sus defendidos supervisando la producción de pruebas y definiendo con exactitud la naturaleza de su alegato, los fundamentos en que lo basa y la normativa en que se apoya.

*Ascendió a Contraalmirante en diciembre de 1994.
Formó parte de la dotación que preparó y trajo al país al buque velero oceanográfico El Austral donado al doctor Hussay por el Instituto Oceanográfico Hoods Hole de los EE.UU. en 1966.
Se capacitó como analista operativo en sistemas automatizados de comando y control en 1970.
Integró la comisión a Gran Bretaña para recibir al destructor Tipo 42 Hércules en 1975.
Desde 1974 hasta 1976 fue Comandante del Área Naval Atlántica y Jefe de la Base naval de Puerto Belgrano.
Cursó, en 1989, la licenciatura en relaciones internacionales en la Universidad de Belgrano.
Se desempeña como Presidente del Tribunal Administrativo de la Navegación desde el año 2001.*



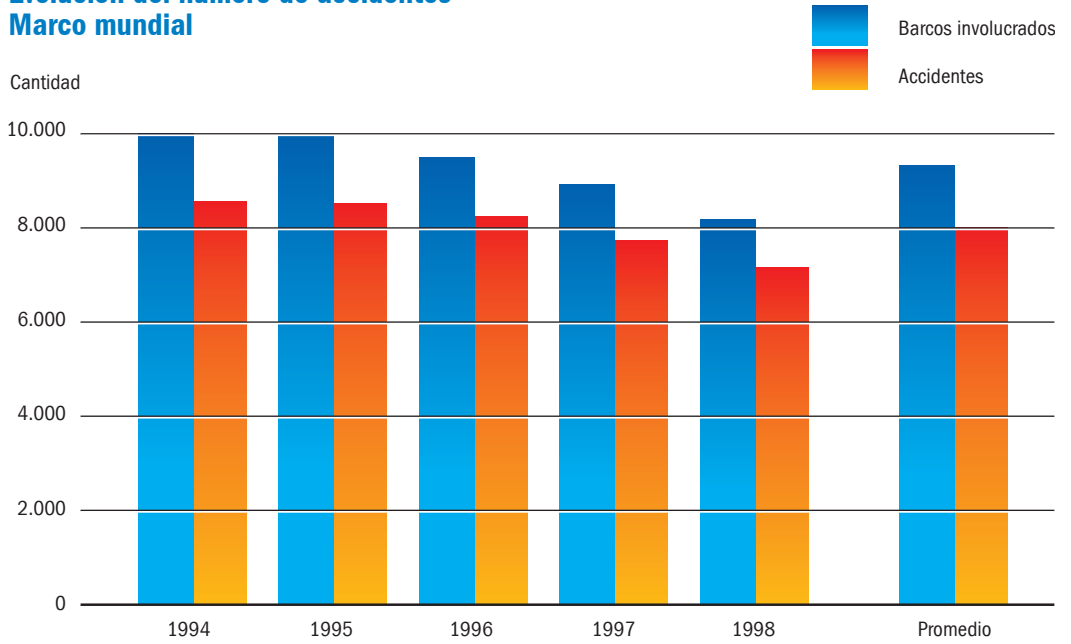
BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 814

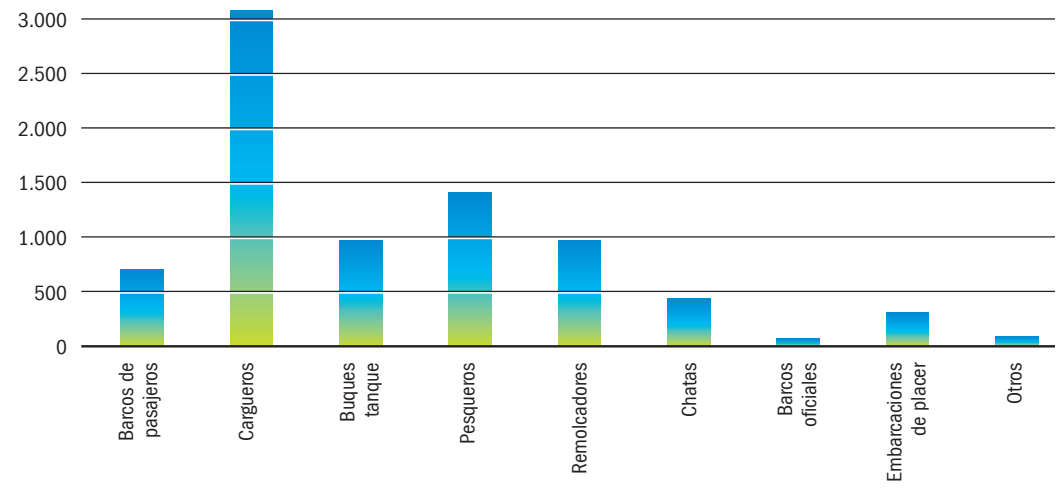
Mayo/agosto de 2006

Recibido: 10.8.2005

**Evolución del número de accidentes
Marco mundial**



**Tipo de barcos involucrados en accidentes
Marco mundial, año 1998**



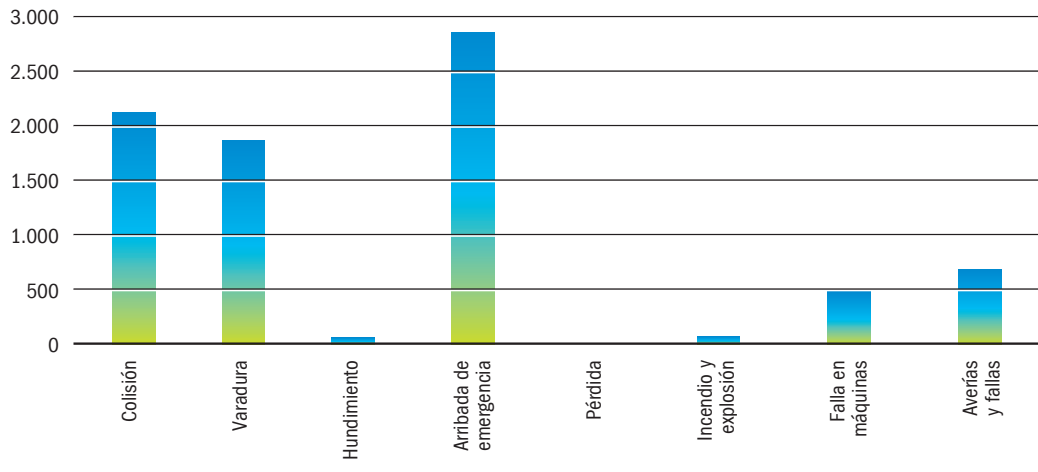
Esta disciplina metodológica en la producción de la prueba, de lograrse, otorga racionalidad a la administración del Tribunal y sus recursos, lo que concurre a preservar la garantía constitucional de los imputados al derecho a un debido proceso.

Como contralor jurídico, Tribunal de alzada o instancia superior al Tribunal Administrativo de la Navegación actúa la Cámara de Apelaciones en lo Contencioso Administrativo Federal.

Este órgano está facultado para modificar, cancelar o confirmar las sentencias del Tribunal.

La jurisprudencia establece, hasta ahora, que las dos instancias superiores al Tribunal (Cámara de Apelaciones y Corte Suprema) sólo actuarán si se transgrede por parte del

Tipo de accidentes Marco mundial, año 1998



Distribución de accidentes Marco mundial, año 1998

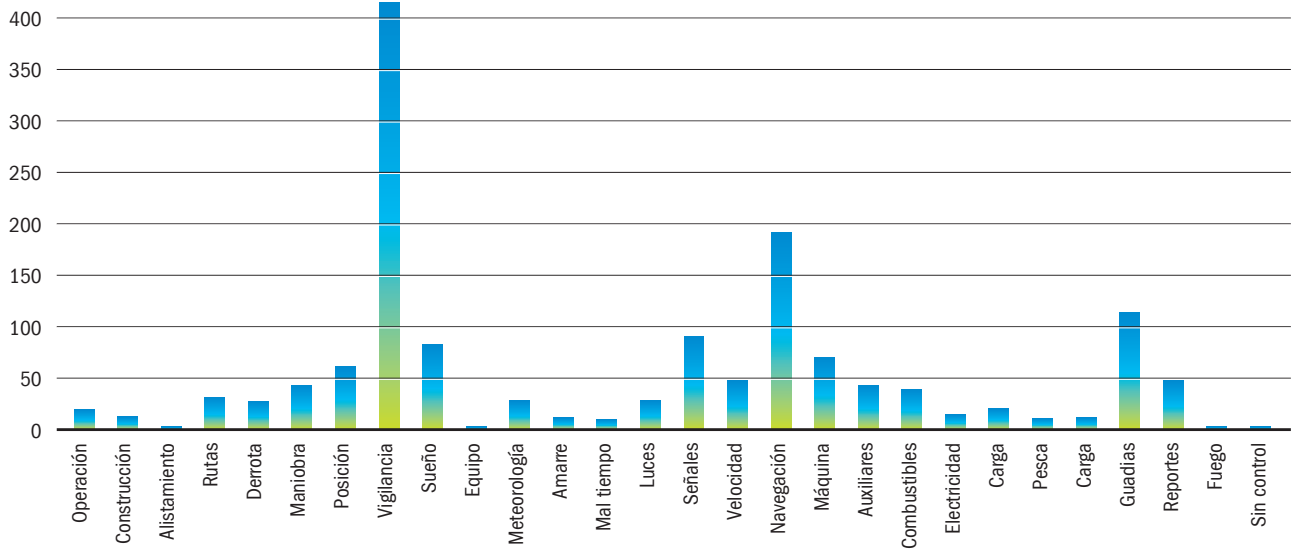
	Colisión	Varadura	Hundimiento	Arribada de emergencia	Pérdida	Incendio y explosión	Fallas en máquinas	Averías y fallas	Total
Barcos de pasajeros	240	39	1	367		1	30	29	707
Cargueros	477	1267	7	1000		8	82	259	3100
Buques tanque	227	159		492		1	48	73	1000
Pesqueros	552	91	32	257	2	38	281	185	1438
Remolcadores	221	173	5	541		5	17	45	1007
Chatas	175	112	3	139		1	2	32	464
Barcos oficiales	18	4		33				6	61
Embarcaciones de placer	184	30	28	23		9	7	36	317
Otros	30	5	2	8			1	4	50
Total	2124	1880	78	2860	2	63	468	669	8144

Tribunal alguna garantía constitucional, o al debido procedimiento procesal pautado en algunos artículos de los códigos de procedimientos civil y comercial y, en otras instancias, del código de procedimientos penal.

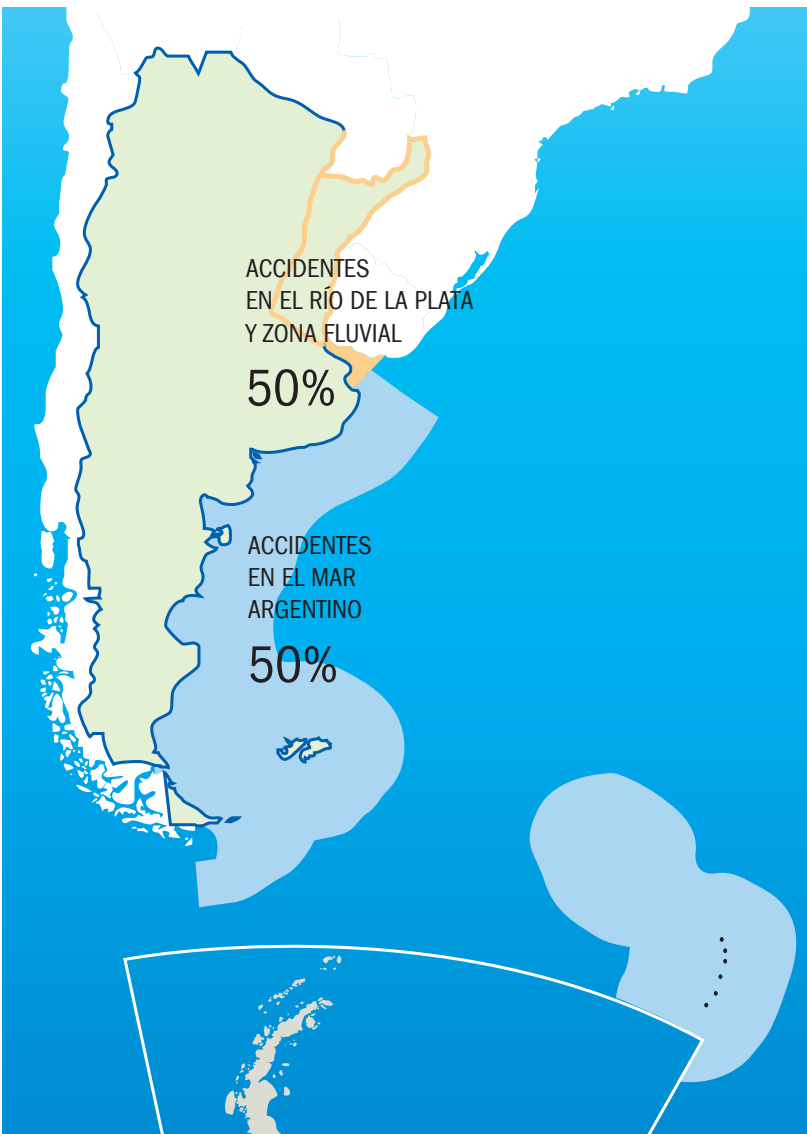
En otro orden de cosas cabe agregar que son comunes, en cada audiencia en el Tribunal, los debates y análisis sobre oceanografía, hidrografía arquitectura naval, meteorología, hidrodinámica y ramas de la ingeniería como la mecánica, eléctrica y electrónica.

Sumemos a lo dicho el arte de la maniobra y la ciencia de la navegación, el derecho de la navegación y, por supuesto, el análisis del comportamiento humano ante la emergencia; en fin todas las disciplinas que debe transitar el marino profesional para estar en condiciones de conducir o tripular ese asombroso ingenio que es el buque mercante moderno.

Causa de los accidentes Marco mundial, año 1998



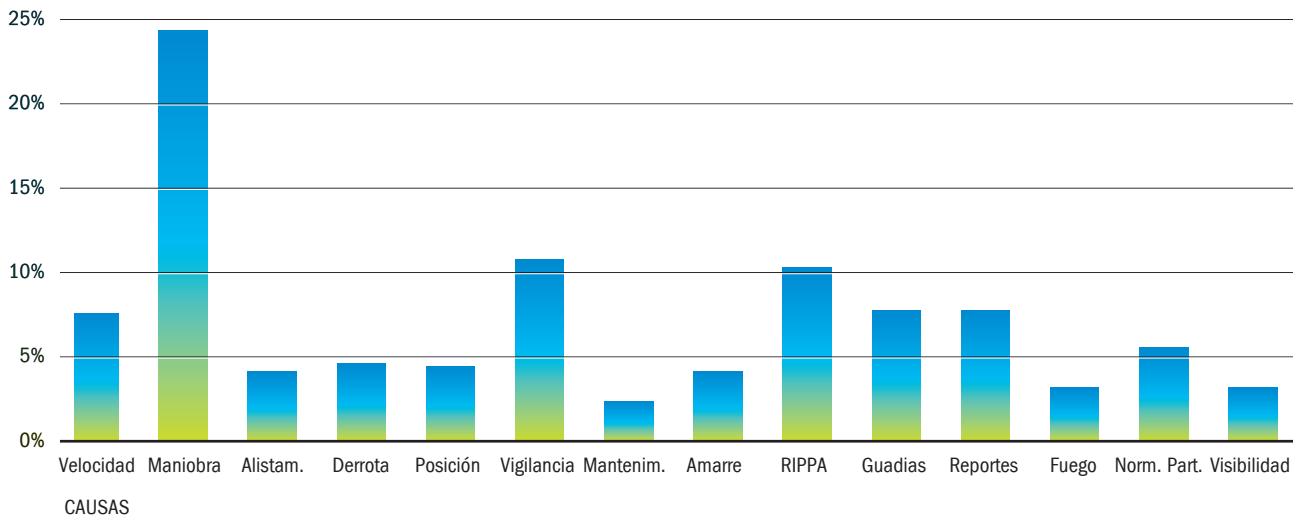
Distribución de accidentes graves por zona Marco nacional, últimas tres décadas



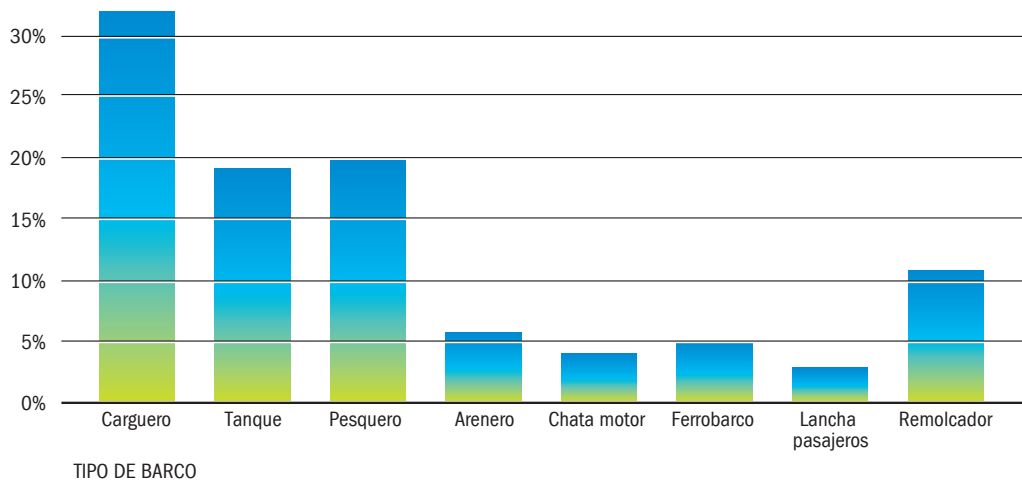
A su principal función procesal y sancionadora, el Tribunal suma el análisis estadístico de sus causas transformándolo, si cabe, en recomendaciones para realimentar tanto al sistema de capacitación, titulación y habilitación del personal embarcado de la Marina Mercante Nacional como al sistema normativo vigente llegando incluso a recomendar la adaptación de normas.

Por otra parte es necesaria la concienciación general de que en nuestras aguas para todos los buques y fuera de ellas para los nacionales, la mayoría de las convenciones internacionales de la OMI son leyes de la Nación (RIPPA: Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes en el Mar), (SOLAS: Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar), (MERSAR: Reglas de Búsqueda y Rescate de Náufragos para Buques Mercantes), (SAR: Convenio Internacional de Búsqueda y Rescate en el Mar), (MARPOL: Convenio Internacional para Prevenir Derrames de Hidrocarburos desde Buques), (Líneas de Carga) (Estado Rector del Puerto), (Normas de Formación Titulación y Guardias), etc. y el apoyo a dichos convenios por parte de países que representan más del 90% del tonelaje mundial, le suma legitimidad.

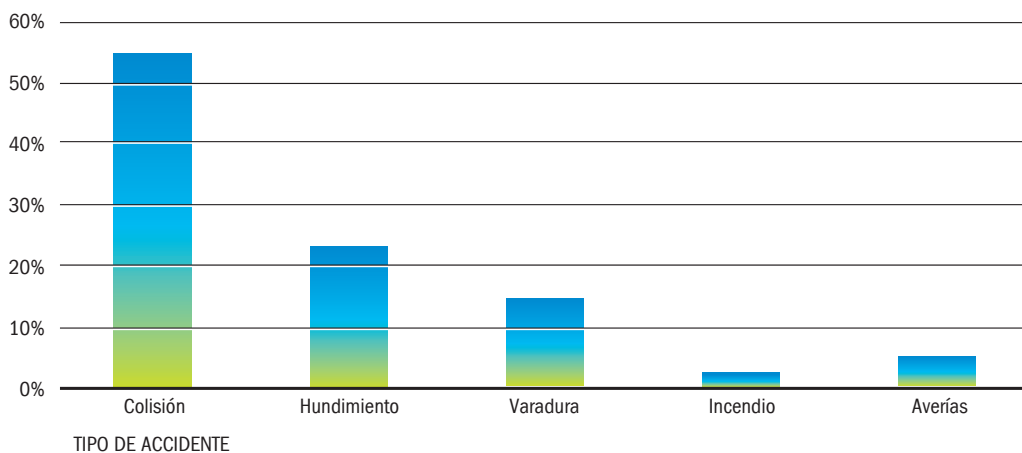
Causa de los accidentes graves
Marco nacional, últimas 3 décadas



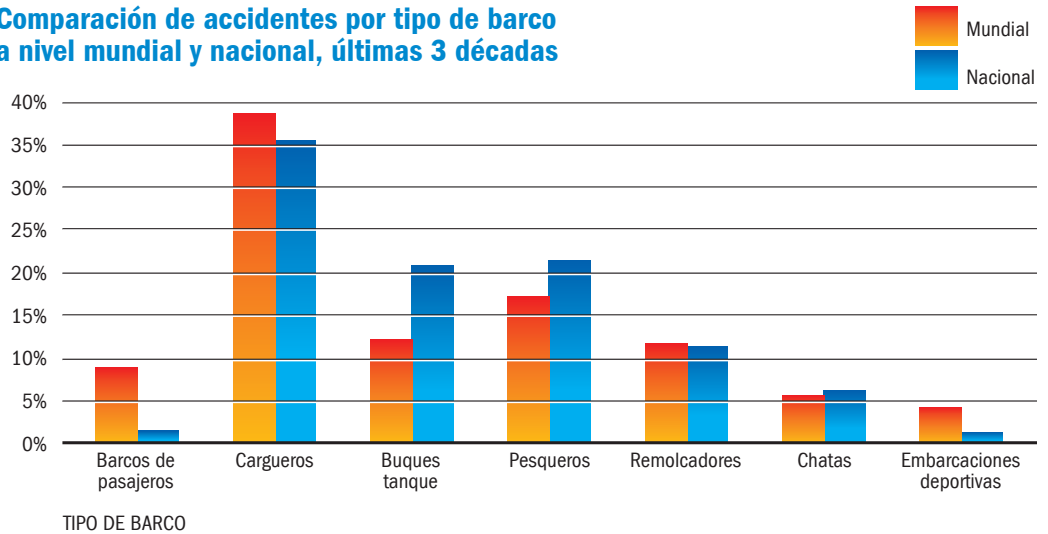
Tipo de barcos involucrados en accidentes graves
Marco nacional, últimas 3 décadas



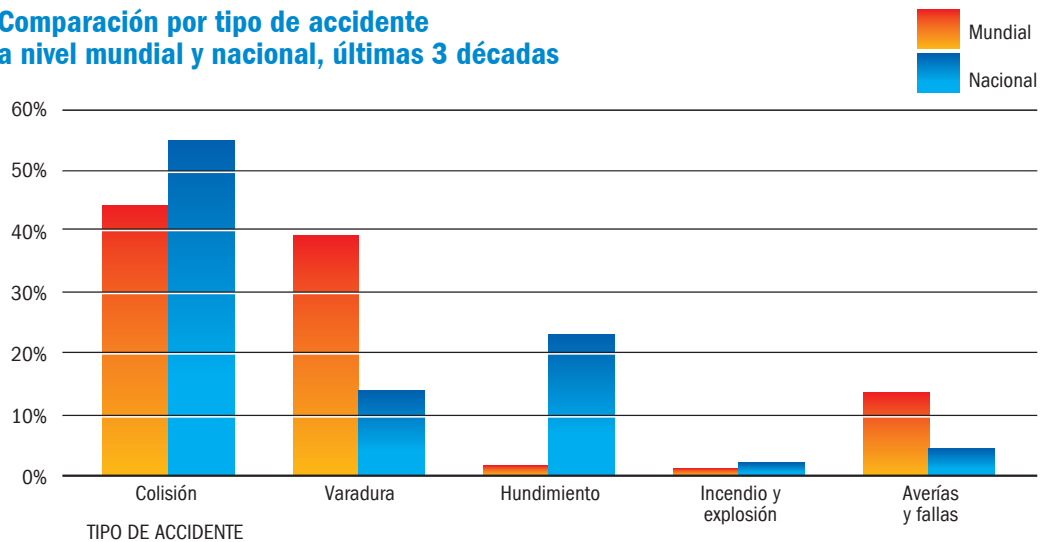
Tipo de accidentes graves
Marco nacional, últimas 3 décadas



Comparación de accidentes por tipo de barco a nivel mundial y nacional, últimas 3 décadas



Comparación por tipo de accidente a nivel mundial y nacional, últimas 3 décadas



Existen detalles estadísticos interesantes que muestran los gráficos presentados en este texto.

La estandarización global, tanto en la construcción como en la normativa de la navegación, nos permite la utilización de bancos de datos mundiales para inferir sobre las principales causas de los accidentes navegatorios marítimos con datos más precisos, debido a una muestra o población estadística mayor.

A las estadísticas mundiales se suman finalmente las comparaciones con los casos ocurridos en la jurisdicción del Tribunal de la Navegación argentino.

La inclusión de la Argentina en la “Lista blanca” OMI de Estados preocupados por la adecuada capacitación y titulación de sus marinos, nos obliga a todos cada vez más. ■