

MEMORANDUM

A: Federación Argentina de Yachting Attn. Dr. Luis F. Velasco

De: Enrique Rodríguez Castelli

Fecha: 21.04.2020

Re: Responsabilidad de los clubes náuticos en el marco del DNU

Estimado Presidente de la FAY: Se nos ha solicitado una opinión legal en relación a la responsabilidad de los clubes náuticos durante la vigencia de las normas de Aislamiento social, preventivo y obligatorio dictadas a consecuencia de la propagación de casos del coronavirus COVID-19. En mérito a la encomienda informamos lo siguiente:

1.- Encuadre Normativo de la Emergencia Sanitaria:

Con el dictado del **DNU 260/2020**, el 12 de marzo de 2020 el Poder Ejecutivo amplió la emergencia pública en materia sanitaria establecida por Ley N° 27.541 (sancionada el 21/12/2019) que delegó en el Poder Ejecutivo nacional facultades en los términos del artículo 76 de la Constitución Nacional, con arreglo a las bases de delegación establecidas en el artículo 2º, hasta el 31 de diciembre de 2020 y que en su artículo 2º inc f) dispuso “Procurar el suministro de medicamentos esenciales para tratamientos ambulatorios a pacientes en condiciones de alta vulnerabilidad social, el acceso a medicamentos e insumos esenciales para la prevención y el tratamiento de enfermedades infecciosas y crónicas no trasmisibles; atender al efectivo cumplimiento de la ley 27.491 de control de enfermedades prevenibles por vacunación y asegurar a los beneficiarios del Instituto Nacional de Servicios Sociales para Jubilados y Pensionados y del Sistema Nacional del Seguro de Salud, el acceso a las prestaciones médicas

esenciales. Además estableció que podrían disponerse restricciones de acceso a lugares de asistencia masiva.¹

El 19 de marzo de 2020, mediante el **DNU 297/2020** se dispuso que durante la vigencia del “aislamiento social, preventivo y obligatorio”, las personas deberán permanecer en sus residencias habituales o en la residencia en que se encontraran a las 00:00 horas del día 20 de marzo de 2020; abstenerse de concurrir a sus lugares de trabajo, desplazarse por rutas, vías y espacios públicos limitando sus desplazamientos mínimos e indispensables para aprovisionarse de artículos de limpieza, medicamentos y alimento. Además, se prohibió la realización de eventos culturales, recreativos, deportivos, religiosos, ni de ninguna otra índole que impliquen la concurrencia de personas, suspendiéndose la apertura de locales, centros comerciales, establecimientos mayoristas y minoristas, y cualquier otro lugar que requiera la presencia de personas (art. 5).

Con fundamento en el mismo DNU la Prefectura Naval Argentina comunicó a los clubes náuticos la prohibición de navegar dispuesta en el contexto de la Emergencia Sanitaria por Coronavirus - COVID 19.

Por último, el artículo 6 inc. 22f el mismo decreto dispuso que quedan exceptuadas del cumplimiento del “aislamiento social, preventivo y obligatorio” y de la prohibición de circular, los servicios esenciales de vigilancia, limpieza y guardia limitando sus desplazamientos al estricto cumplimiento de esas actividades y servicios.

2.- Contexto en que se dictaron las medidas para la navegación deportiva:

La prohibición de navegar y las restricciones a la circulación se establecieron un

¹ ARTÍCULO 18.- EVENTOS MASIVOS: Podrá disponerse el cierre de museos, centros deportivos, salas de juegos, restaurantes, piscinas y demás lugares de acceso público; suspender espectáculos públicos y todo otro evento masivo; imponer distancias de seguridad y otras medidas necesarias para evitar aglomeraciones.

día jueves hábil y en plena temporada de navegación por lo que un tanto por ciento relevante de las embarcaciones amarradas en los clubes, se encontraban alistadas para navegar con la periodicidad propia de la época haciéndolo frecuentemente y particularmente con miras al feriado de Semana Santa: embarcaciones cargadas de combustible, exclusas abiertas, tanques de botes auxiliares a bordo, etc. Entendemos que estas circunstancias fácticas; la de embarcaciones amarradas pero no alistadas para permanecer un período mayor al usual por temporada, si no pueden ser desconocidas por la dirigencia de los clubes responsables de la guarda, cobrarían eventual relevancia en el supuesto de examinarse responsabilidades indemnizatorias en el caso de daños.

3.- Responsabilidad de los dirigentes de asociaciones civiles deportivas:

Con la sanción y entrada en vigencia del nuevo Código Civil y Comercial, la estructura normativa de las asociaciones civiles ha cambiado radicalmente, contando con un amplio plexo normativo específico y propio de la materia (art. 151 y ss.) más la normativa societaria como régimen jurídico supletorio (art. 186). Mediante la introducción del art. 160 el Cód. Civil y Comercial cambia el paradigma de la responsabilidad de los administradores, en cuanto se aplica en principio, el mismo régimen que la Ley General de Sociedades imponiéndose a los administradores de las personas jurídicas privadas la responsabilidad solidaria e ilimitada, frente a la persona jurídica, sus miembros y terceros, por los daños causados por su culpa en el ejercicio o con ocasión de sus funciones, por acción u omisión.

Por ello se ha dicho que la nueva legislación plantea un desafío para las instituciones privadas y sus administradores quienes deberán adecuar la normativa a la realidad imperante en cada una de ellas, sin olvidar que el nuevo régimen de

responsabilidad es mucho más gravoso para los integrantes de las comisiones directivas.²

4.- El Contrato de Amarra: la atipicidad de un negocio jurídico complejo:

La Sala I de la Cámara de Apelaciones en lo CyCo de San Isidro recordó que son miembros de las asociaciones aquellas personas que las integran en razón de un vínculo jurídico que les otorga dicha posición, ya sea por haber participado en el acto constitutivo de aquélla o por incorporación posterior. Cuando esto último sucede, el interesado que ingresa en la asociación debe aceptar las cláusulas de los estatutos tal cual están redactados, quedando así subordinado a dichas disposiciones y sin que puedan modificarse a su respecto, habida cuenta que uno de los caracteres de aquéllos consiste, precisamente, en su imperatividad (Cam. Nac Civil Sala E del 30/10/85 en autos "Arce Hugo c/ Los lagartos Country Club y/O). La relación jurídica que une a las partes debe regirse por el derecho asociacional, conforme los términos del Reglamento Interno a cual las mismas se someten tanto para el uso del fondeadero , como para la Guardería en Tierra ya que el Club asume la obligación de custodia y guarda de la embarcación, afectando a tal fin los medios normales de guardia y serenos nocturnos, sin perjuicio que en general el estatuto exime al Club de toda responsabilidad por hechos de casos fortuitos o de fuerza mayor.³

Jurisprudencialmente se ha definido al contrato de guardería náutica como el contrato atípico o innominado por el cual una de las partes -propietario, locatario o tenedor de una embarcación- conviene con otro sujeto, generalmente

² Pujol, Jaime M. Nuevo régimen de responsabilidad de los dirigentes de asociaciones civiles 19-feb-2016
Cita: MJ-DOC-7623-AR | MJD7623

³ Partes: Dellacasa, Ovidio Horacio c/ Club de Veleros San Isidro s/ daños y perjuicios Cámara de Apelaciones en lo Civil y Comercial de San Isidro Sala I 4-oct-2005 Cita: MJ-JU-M-6385-AR | MJJ6385 | MJJ6385

ESTUDIO R.C.S.

Estudio jurídico civil - comercial

organizado en forma de empresa, la guarda o custodia de una embarcación, por un lapso definido, en un lugar determinado o no, a cambio de una prestación dineraria, con marcada afinidad con el contrato también atípico de "garaje" y que, como tal, participa de los caracteres de los contratos de depósito y de locación de servicios y de cosas. Al igual que en el contrato de garaje, su objeto primordial es el de guardar, custodiar, conservar y ulteriormente devolver el vehículo (el barco) en el estado en que fuera entregado y ello perfila la responsabilidad del guardador, que le impone obligaciones de hacer y de no hacer.⁴

Con arreglo a la referida afinidad con el contrato de garaje, también éste contrato participa de elementos comunes con otros contratos como la locación de cosa, la locación de servicios y el depósito calificándolo -con acierto a nuestro criterio- la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Comercial como un negocio jurídico complejo⁵. Sin dudas lo es.

En el de garaje, "el garajista se compromete a recibir el vehículo en un espacio por él administrado y a mantenerlo a buen resguardo y el cliente, a pagar por ese servicio, un precio cierto en dinero. De ello resulta que la ejecución del contrato implica la transferencia de la guarda al garajista por el tiempo que el cliente deja estacionado el vehículo en el garaje. El garajista, como tenedor del vehículo, tiene a su vez la obligación genérica de conservarlo y restituirlo a quien se lo entregó. El hecho de tenerlo bajo su esfera le impone la obligación consecuente de poner en su cuidado la misma diligencia que le es exigible a un hombre de negocios en la

⁴ Cámara de Apelaciones en lo Civil y Comercial de San Isidro in re "Canestrari Hnos. S.A. c. Sun Gard. S.R.L.", 03.02.2000, L.L.B.A. 2000-362

⁵ "Tiebout c. Jivcovic", fallo del 27.08.2008, publicado en L.L. 2008-E-406 con citas de ezzónico, Luis María, 'Estudio de los Contratos en nuestro Derecho Civil', Ediciones Depalma, Buenos Aires, 1969, p.45; 'Código Civil y Leyes complementarias. Comentado, anotado y concordado', Director: Augusto C. Belluscio; Coordinador: Eduardo Zannoni, Editorial Astrea, Buenos Aires, 2004, t.9, ps.831 y 832; Trigo Represas, Félix A.-López Mesa, Marcelo J., 'Código Civil y Leyes complementarias anotados', Depalma, Buenos Aires, 1999, t.IV-A, p.880; Borda, Guillermo A., 'Tratado de Derecho Civil. Contratos', Editorial Perrot, Buenos Aires, 1990, t.II, p.766

administración de ellos, por cuanto debe restituir el vehículo en las mismas condiciones que lo recibió. A su vez, la tenencia -en el común de los casos- no incluye facultades de uso, más allá del desplazamiento interno que fuere necesario de no tener lugar fijo asignado y que es consentido por el cliente al celebrar el contrato.

La configuración de esos presupuestos fácticos marcan como esencial el deber de guardarlo pero además (y fundamentalmente) la obligación de restituirlo en el mismo estado en que fue recibido. Esta finalidad específica es el punto que más asimila a este contrato con el depósito voluntario regular y de allí la aplicación de su normativa, cuando se analiza la situación desde el ángulo de la cosa -vehículo en el caso- objeto de la prestación de actividad comprometida por el garajista.⁶

Así pues, son obligaciones del garajista, aplicables por analogía la guardería náutica las de vigilancia de los bienes recibidos en custodia, debiendo realizar todos los actos conservatorios necesarios para resguardar la cosa dada en guarda⁷ y la entrega o restitución del vehículo en el mismo estado en que fue recibido⁸, debiendo juzgarse su responsabilidad con estrictez⁹. Pero además, no puede soslayarse que además del contrato de amarra, la mayoría de nuestros clubes náuticos exigen a sus amarristas la membrecía a la asociación civil por lo que además de los derechos y deberes nacidos en el contrato se vinculan también con los reconocidos en sus estatutos que analizamos supra.

⁶ GIAVARINO, Magdalena B., Aportes de un Plenario a la tipificación del 'Contrato de garaje', L.L. 2008-F-30

⁷ CámCivCap, sala F, 31.03.1959, "Montero Hnos. Ltda. S.R.L. c. Piñeiro", L.L. Del 14.06.1959, fallo 1675-S; CámFedCap, sala Civil y Com., 19.06.1968, "Gobierno Nacional c. Propietarios del Garaje Las Heras 2120", L.L. 133-998, fallo 19.488-S; CámCivCap, sala D, 03.05.1961, "Goldsztein c. Parish", L.L. 103-311; CámComCap, sala B, 15.11.1967, "La Rectora, Cía. de Seguros c. Figuiera y Blanco Hnos.", L.L. 129-294, entre otros similares y concordantes)

⁸ CámCivCap, sala D, 29.05.1967, "Unión Comerciantes, Cía. de Seguros c. Sabella", L.L. 127-449; CámCivCap, sala B, 21.12.1965, "Norwich Fire Insurance Society Ltd. c. Ramos García y Cía.", L.L. 121-584; CámComCap, sala A, 13.08.1969, "Suiza Argentina, Cía. de Seguros c. Truco", J.A., 1970-5-584, entre otros

⁹ BORDA, Guillermo A., Tratado de Derecho Civil. Contratos, 1990, T.II, p.767; CNCom, Sala E, "Kurobart c. Conde", L.L. 1987-D.147

ESTUDIO R.C.S.

Estudio jurídico civil - comercial

Cabe acotar que conforme a la jurisprudencia prevaleciente, pesa sobre el guardador una obligación de seguridad, razón por la cual no se ve eximido de responder, por el riesgo propio y previsible de su actividad, y en consecuencia **debe adoptar todas las precauciones que razonablemente puedan esperarse para el buen fin de la guarda y que resulten acordes con la importancia de los bienes que se le entregaron para su cuidado.**¹⁰

Cabe también hacer notar también que la jurisprudencia de los tribunales ha decidido que la obligación de seguridad del guardador se extiende a los elementos existentes dentro del vehículo bajo su guarda, con el consecuente derecho del usuario del servicio de encontrar el vehículo en el mismo estado en que lo había dejado.¹¹

En cuanto a daños producidos por inclemencias climáticas, se sostuvo en un interesante fallo de la Cámara Nacional Civil¹² que: “para que vientos y lluvias revistan el carácter de caso fortuito o fuerza mayor deben ser de una violencia excepcional, extraños o desacostumbrados desde épocas lejanas y, en principio, de amplias proyecciones dañosas, tal cual ocurre en los ciclones, terremotos, huracanes, inundaciones sin precedentes cercanos u otras fuerzas análogas; para que una tormenta -de viento, de lluvia, de nieve- configure un caso fortuito, tiene que ser extraordinaria -para el lugar y las circunstancias- y de una magnitud o fuerza notoriamente inusuales, pues los accidentes de la naturaleza no constituyen casos fortuitos, mientras que por su intensidad no salgan del orden común.”¹³

¹⁰ CNCom, Sala A, 06.07.2000, RCyS 2001-629; CNCom, Sala C, 04.08.1993, L.L. 1993-E-336; CNCom, Sala C, 15.02.1989, L.L. 1989-D-162; CNCom, Sala B, L.L.1987-E-39; CNCom, Sala E, 22.04.1987, L.L. 87-D-147, entre muchos otros

¹¹ CNCiv, Sala C, 30.05.2006, "Doporto c. Cencosud S.A.", L.L. Online, AR/JUR/8298/2006

¹² CNCiv Sala J[Del 08/06/2006, in re Rishmuller, Aldo S. c.Emprendimiento Belgrano S.A. y otro, L.L. 14/08/2006, 10, L.L. 2006-D-811 –RCyS2006, 1373

¹³"Lowy, Juan c/Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires s/daños y perjuicios". CNCiv. Sala D, N° de Recurso: D174096, Fecha: 19-3-1996, El Dial, CNCiv.: 12278 (La Ley, 1997-F, 955, 40.070-S).

5.- Contrato de Adhesión:

Como fuera reconocido en la jurisprudencia reseñada supra, sin perjuicio de las obligaciones y responsabilidades dispuestas por las normas¹⁴, amarristas y clubes regulan los derechos y obligaciones en el contrato de amarra. Así son usuales las cláusulas que facultan a la Comisión directiva para cambiar de amarra, llevar al varadero o retirar definitivamente del fondeadero, a toda embarcación que por falta de mantenimiento adecuado constituya un elemento diferente a lo normal o un peligro potencial para los barcos vecinos, o un obstáculo real dentro del mismo y que los gastos por traslado, reflatamiento, sacada a tierra, etc. resultantes serán por cuenta del socio titular de la amarra. También se dispone usualmente la prohibición de verter líquidos, combustibles, aceites, pintura, etc., como así también arrojar plásticos u otros elementos contaminantes en el agua, acciones que serán sancionadas con la máxima severidad y podrán, a juicio de la Comisión Directiva, provocar la pérdida del derecho de amarra. Son usuales las cláusulas predispuestas en punto a que el club no se responsabilizará por los daños, accidentes o menoscabos que puedan sufrir los yates, cualquiera fuera la causa de su producción, como así también por robos y hurtos.

Ello implica concluir en que pese al esfuerzo jurisprudencial por resolver los conflictos al amparo de la normativa prevista para el garaje, el de amarra tiene profundas diferencias y características propias reguladas por en un instrumento predispuesto por la Comisión Directiva.

¹⁴ El REGINAVE dispone que los clubes náuticos, guarderías y asociaciones que posean amarradero o fondeadero propio o asignado, tienen la obligación de proveer, con personal habilitado, a la seguridad en cuanto a las condiciones de amarre de las embarcaciones, mientras permanezcan en ellos y no haya persona alguna a bordo. La provisión de los elementos relativos a la seguridad náutica y condiciones de alistamiento de las embarcaciones, será de exclusiva responsabilidad de sus propietarios.

Resulta oportuno recordar que en el actual C.C.C., el art. 988 prescribe que en los contratos celebrados por adhesión a cláusulas generales predispuestas se deben tener por no escritas, en sentido similar a lo dispuesto en la normativa consumeril: a) las cláusulas que desnaturalizan las obligaciones del predisponente; b) las que importan renuncia o restricción a los derechos del adherente, o amplían los derechos del predisponente que resultan de normas supletorias; c) las que por su contenido, redacción o presentación, no son razonablemente previsibles.

Por lo tanto esas cláusulas eximentes de responsabilidad pueden ponerse en severa duda en caso de daños ya que a diferencia del contrato de garaje, el de amarra exige del dueño de una embarcación amarrada el mantenimiento necesario que garantice su flotación en el espejo de agua; que no ponga el peligro a sus vecinos y que no genere daños ambientales; esto es, una participación activa del armador en el mantenimiento de la embarcación. Forzoso es concluir entonces que el deber de guarda y vigilancia de los clubes resulta insuficiente para evitar daños; exige la participación activa y periódica del propietario demandándole que su obligación no se agota en el pago del servicio.

Ha de recordarse que conforme dispone el Código Civil y Comercial en su Artículo 1376 Los propietarios de casas de depósito son responsables de la conservación de las cosas allí depositadas, excepto que prueben que la pérdida, la disminución o la avería ha derivado de la naturaleza de dichas cosas, de vicio propio de ellas o de los de su embalaje, o de caso fortuito externo a su actividad. Bajo esta premisa, los clubes entonces se encuentran obligados a permitir la inspección de las cosas recibidas en depósito al depositante y a quien éste indique¹⁵, ya que, como dijimos antes, el Club náutico reconoce en el amarrista su derecho de propiedad de lo depositado y guardado en el club.

¹⁵ Art. 1377 inc. B Código Civil y Comercial.

6.- Consecuencias en casos de incumplimiento:

En los contratos bilaterales, cuando las partes deben cumplir simultáneamente, una de ellas puede suspender el cumplimiento de la prestación, hasta que la otra cumpla u ofrezca cumplir¹⁶. Una parte puede suspender su propio cumplimiento si sus derechos sufriesen una grave amenaza de daño porque la otra parte ha sufrido un menoscabo significativo en su aptitud para cumplir, o en su solvencia. La suspensión queda sin efecto cuando la otra parte cumple o da seguridades suficientes de que el cumplimiento será realizado.¹⁷ Entendemos que la normativa es suficientemente clara. Huelgan comentarios.

7.- La guarda de un bien que requiere mantenimiento periódico para prevenir daños:

Resulta a nuestro criterio incontrovertible, como ya advertimos, que entre el contrato de guarda (garaje) de un automotor y una embarcación amarrada en un puerto existen diferencias notorias en punto a la peligrosidad potencial y requerimientos de mantenimiento que garanticen el estado.

Así se refleja en varias de las normas de emergencia dictadas con motivo de la pandemia. A modo de ejemplos:

- A) EL COMITÉ DE CRISIS PREVENCIÓN COVID-19 EN EL TRANSPORTE FLUVIAL, MARÍTIMO Y LACUSTRE ha dispuesto que mientras el buque esté en reparaciones, y para un buen desarrollo de la obra de reparación, deberá permanecer a bordo la dotación suficiente para mantener el buque en condiciones de seguridad operacional, la

¹⁶ Artículo 1031 Código Civil y Comercial

¹⁷ Artículo 1032 Código Civil y Comercial.

protección del mismo y del medio marino, y para hacer frente a situaciones de emergencia, siendo informada por el Armador a la Autoridad Marítima.¹⁸

- B) La PREFECTURA NAVAL ARGENTINA dispuso que si durante la emergencia los buques de la matrícula nacional y las empresas tuvieran dificultades para realizar los servicios de mantenimiento de dispositivos y sistemas de prevención de la contaminación, ensayos de envases y embalajes, la inspección y el mantenimiento a bordo de los dispositivos y sistemas de prevención de la contaminación deberá continuar de acuerdo con lo dispuesto en los respectivos planes de mantenimiento de a bordo; como así también respecto del mantenimiento de las medidas de respuesta de los planes de empresas u organismos, de modo que se ajuste a lo dispuesto en la reglamentación vigente.¹⁹

8.- Peligro ambiental – Responsabilidad de los puertos deportivos:

Como señala Bibiloni, el derecho ambiental debe proteger los derechos de miríadas de seres, vinculados entre sí, y con su entorno, en relaciones dinámicas, cambiantes y equilibradas. Es dificultoso proteger jurídicamente algo intangible, como es el equilibrio entre relaciones, más cuando éstas se vinculan entre sí, se enlazan con otros seres y otras cosas, y además esos seres y esas cosas varían, evolucionan, se mueven y cambian. Y como si esto fuera poco, no todas esas

¹⁸ Tal como se expresa en el Artículo N° 3.6.8.3 del agregado N° 1 a la Ordenanza 05/2018-“Normas de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación NGS”. ANEXO COMPLEMENTARIO AL PROTOCOLO DE APLICACIÓN NACIONAL (ACTA-2020-18334265-APN-SECGT#MTR) COMITÉ DE CRISIS PREVENCIÓN COVID-19 EN EL TRANSPORTE FLUVIAL, MARÍTIMO Y LACUSTRE (ART. 6° RESOLUCIÓN N° 60/2020 MINISTERIO DE TRANSPORTE).

¹⁹ https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/if-2020-26187717-apn-dpam-pna_1.pdf

relaciones se conocen, y muchas de las que se conocen aún carecen de certeza.²⁰

Ante ese desafío, la Comisión para la Reforma del Código Penal, creado por Decreto del Poder Ejecutivo 103/2017, busca compatibilizar el Derecho penal ambiental actualmente vigente con el resto de la normativa ambiental a las propias normas del Código Penal y los Convenios Internacionales suscritos por Argentina en la materia. La introducción del Título XXIII "Delitos contra el ambiente" obedece a la necesidad de contar con figuras delictivas dolosas y autónomas que puedan convivir técnicamente con otros delitos, históricamente vinculados, como aquellos contra la salud pública nacional, provincial y la seguridad pública.²¹

El citado Bibiloni advierte que la preservación ambiental no se limita a la custodia de "bienes" o "cosas" en el sentido clásico de esos términos, sino al "equilibrio de las relaciones" que vinculan a los seres vivos entre sí y con su entorno en cumplimiento de un mandato constitucional²² que dispone que las actividades humanas no pueden comprometer el medio ambiente y tienen obligación de preservarlo²³.

En lo que aquí respecta el Decreto 769/93 reglamentario de la ley 24.093 de ACTIVIDADES PORTUARIAS dispone sanciones para aquellos puertos (incluyendo los destinados a la actividad recreativa) que incumplan las normas de protección del medio ambiente.²⁴

La ley de Política Ambiental Nacional también establece sanciones para quien

²⁰ Bibiloni, Héctor Jorge, La Obligación Ambiental. Fundamentos. Responsabilidad. Diario La Ley, Suplemento, Buenos Aires, 23/9/05.

²¹ Confr. Aportes dl Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable está trabajando junto con el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos en el marco de la comisión creada y del programa Justicia 2020 https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/titulo-ambiental_codigo-penal-argentino.pdf

²² Bibiloni, Héctor Jorge Comentario al fallo: Puerto Norte S.A. 18-dic-2006 Cita: MJ-DOC-3059-AR | MJD3059

²³ CN Art.41: Todos los habitantes gozan del derecho a un ambiente sano, equilibrado y apto para el desarrollo humano y para que las actividades productivas satisfagan las necesidades presentes sin comprometer las de las generaciones futuras, y tienen el deber de preservarlo.

²⁴ Son considerados puertos recreativos en general, los deportivos, científicos o turísticos locales.

causare un daño ambiental, salvo que probare que los daños se produjeron por culpa de un tercero por quien no debe responder.²⁵

Sentado, como vimos supra, que los clubes náuticos -en virtud del contrato que los vinculan con sus amarristas- imponen legítimamente a éstos últimos -en su carácter de propietarios- la obligación de garantizar la flotabilidad y prohibición de derrames, particularmente en un medio peligroso como es el de un barco sin mantenimiento amarrado en puerto, resulta contradictorio afirmar que están cumpliendo con la obligación de **vigilancia, limpieza y guardia** que el decreto 297/2020 ha definido como esencial. En el supuesto de generarse daños, resultará un verdadero desafío para el club exonerarse de responsabilidad habiendo impedido al propietario el ingreso para la fiscalización interior y realización de los trabajos necesarios para un mantenimiento que garantice la seguridad de la embarcación. En efecto, debido a la peligrosidad de la cosa, el REGINAVE exige, para los buques inactivos una guardia permanente que garantice las condiciones de seguridad y evite el riesgo de hundimiento, lo que permite concluir que el deber de vigilancia y guardia de un buque o artefacto flotante exige mayores recaudos que la simple comprobación de sus amarras.²⁶

9.- Clubes cerrados pero no clausurados:

²⁵ Ley 25.675 POLITICA AMBIENTAL NACIONAL ARTICULO 28. — El que cause el daño ambiental será objetivamente responsable de su restablecimiento al estado anterior a su producción. En caso de que no sea técnicamente factible, la indemnización sustitutiva que determine la justicia ordinaria interviniente, deberá depositarse en el Fondo de Compensación Ambiental que se crea por la presente, el cual será administrado por la autoridad de aplicación, sin perjuicio de otras acciones judiciales que pudieran corresponder.

ARTICULO 29. — La exención de responsabilidad sólo se producirá acreditando que, a pesar de haberse adoptado todas las medidas destinadas a evitarlo y sin mediar culpa concurrente del responsable, los daños se produjeron por culpa exclusiva de la víctima o de un tercero por quien no debe responder.

²⁶ REGINAVE - 302.0701. Buques inactivos por desarme, reparaciones, embargados, interdictos, con prohibición de navegar o en proceso de desguace d. Sin perjuicio de que el buque inactivo, cuente o no con condiciones de habitabilidad, su cuidado permanente será llevado a cabo diariamente, por un guardián distinto cada OCHO (8) horas

Si durante la vigencia del “aislamiento social, preventivo y obligatorio” no pueden realizarse eventos culturales, recreativos o deportivos, que impliquen la concurrencia de personas, consideramos que esa prohibición no reprime el ingreso al club a fin de comprobar el estado de seguridad de una embarcación. El club en tanto puerto de amarras no es un “local” cuya apertura se encuentra suspendida, sino el depositario de un bien ajeno para su custodia. Si es evidente que esa prohibición de ingreso incluye la apertura para el uso de los espacios comunes y deportivos del club, no prohíbe (más allá de la prohibición general de circular) al amarrista ejercer su derecho de propiedad y el cumplimiento de las obligaciones entre las partes del contrato de amarra.

Si Comisión Directiva, el Consejo de Propietarios o el esencial de vigilancia no pueden prohibir el ingreso de un propietario a su unidad funcional exclusiva en un country o barrio privado, en el caso de los puertos esa decisión además de violatoria al derecho de propiedad, generaría el peligro cierto -previsto en los reglamentos de amarra y por lo tanto verosímil- de que la falta de inspección interna y mantenimiento podría verosímelmente producir daños originados en la omisión de mantenimiento de las embarcaciones “guardadas” (amarradas).

10.- Conclusión:

Si en tiempos de normalidad los administradores de una asociación civil (dirigentes) deben extremar los recaudos para honrar el deber de lealtad y diligencia que implica ser un fiel representante de la persona jurídica, obrando de buena fe y en el mejor interés de la persona jurídica en el cumplimiento de su objeto, en tiempos de emergencia esa diligencia reviste la mayor importancia. Como vimos además, en punto al contrato de amarra, la jurisprudencia exige en

ESTUDIO R.C.S.

Estudio jurídico civil - comercial

los dirigentes de la institución el estándar de diligencia comercial: la diligencia del buen hombre de negocios.

Es por los argumentos expuestos que recomendamos que cada club náutico convoque a los socios amarristas al sólo y único efecto de fiscalizar el estado físico y realizar las tareas mínimas e indispensables para asegurar las condiciones de seguridad de cada embarcación que, como es obvio, las guardias reducidas de los clubes no pueden cumplir ante la imposibilidad de ingreso al interior de los yates. Entendemos aconsejable que la Federación proponga un modelo o pautas para un protocolo a fin que la dirigencia de cada afiliada las adapte a las circunstancias particulares de cada institución y que, tomando los recaudos necesarios previstos para cumplir con la normativa de emergencia por la pandemia referenciada en el presente, permitan e incluso propongan el control efectivo de las embarcaciones amarradas en cada puerto deportivo.

Quedamos a vuestra disposición para cualquier consulta, ampliación o precisión del presente y aprovechamos la presente para saludarlos muy cordialmente,



Enrique J. Rodríguez Castelli