

A LA DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

D. Gustavo J. Navarro Puga, mayor de edad, provisto de DNI nº 43.645.121.E, obrando en nombre y representación de la Asociación de Navegantes de Recreo, ANAVRE, con domicilio en C/ Juan de Quesada, nº 26-b, Las Palmas de Gran Canaria, (Nuevo domicilio social) y con CIF G – 85608545, ante esta Dirección General comparezco y, como mejor en Derecho proceda, DIGO:

Que ha sido notificada a esta Asociación la Consulta Pública Previa sobre el proyecto de orden ministerial por la que se regulan los equipos de seguridad, contra incendios, navegación y prevención de descargas por aguas sucias, que deben llevar a bordo las embarcaciones de recreo y, por ser una entidad que representa a los armadores y usuarios de embarcaciones de recreo; entendemos que Anavre está legitimada para intervenir en el presente procedimiento por cuanto nuestros socios, tanto personas físicas como jurídicas, son directamente afectados por la normativa cuya reforma se plantea.

Para la preparación del presente documento hemos procedido a realizar una consulta entre nuestros socios, diversas entidades a las que representamos en virtud de convenios de colaboración o por ser miembros de Anavre, como pueden ser entre otros, la Asociación Alkolea-Intxirri, el Club Náutico de Chipiona, Club Náutico Elcano, Club Náutico Taliarte, la Asociación Mallorquina de Pesca Recreativa Responsable, etc. También hemos recurrido a pulsar la opinión de los navegantes mediante foros como www.latabernadelpuerto.com y otras redes sociales. Todas las propuestas recibidas han sido analizadas y valoradas por una comisión compuesta por diversos socios y miembros de la Junta Directiva, y se sintetizan en el presente documento.

En primer lugar, diremos que coincidimos plenamente con el criterio de la DGMM cuando dice que esta normativa es obsoleta, algo que ya afirmamos en el escrito de propuestas presentado por Anavre a esta Dirección General el pasado día 18 de abril de 2017, concretamente en el apartado \$) del mismo. Y que, a modo de introducción, nos permitimos reproducir literalmente a continuación, por resultar plenamente vigente y resumir claramente la opinión de Anavre, sus socios y otras entidades consultadas y/o representadas por Anavre :

1

“ ...

ARMAMENTO Y EQUIPOS DE SEGURIDAD Y RADIOCOMUNICACIONES A BORDO DE EMBARCACIONES DE RECREO.

Es una queja recurrente de los navegantes españoles la consideración de que las exigencias legales en este campo establecidas por nuestra normativa son excesivas, no sólo por lo abultado de las mismas, sino también por la fijación de períodos arbitrarios de inspección de los equipos a bordo como, por ejemplo, radiobalizas, chalecos salvavidas, balsas salvavidas, etc Ello ha redundado en el hecho de que muchos armadores han optado por reducir su zona de navegación, con lo que gran cantidad de embarcaciones que antes navegaban en Zona 2 o Zona 3 ahora lo hacen en Zona 4 o incluso inferiores. Ello se debe no sólo a la carestía de las revisiones en inspecciones, sino también a la frecuencia de las mismas que, aunque en el caso de las radiobalizas se ha suavizado mediante la ampliación de los períodos de inspección y caducidad de sus elementos, todavía sigue siendo una frecuencia superior a la recomendada en muchos casos por los fabricantes.

Un ejemplo palmario es la revisión anual de las balsas salvavidas, cuando los fabricantes recomiendan períodos de revisión entre tres y cinco años en función de los modelos. En este sentido, en su día, Anavre llegó a un acuerdo con el sector de importadores y estaciones revisoras de balsas salvavidas, acuerdo que fue asumido por la anterior DGMM, D^a María Isabel Durántez, en el sentido de que se ampliarían los períodos de revisión de modo que coincidiesen con los recomendados por los fabricantes. Desconocemos el motivo por el cual esta medida, anunciada por la Sra. Durántez en su día, no ha sido plasmada por la DGMM en ninguna normativa posterior, a pesar de que se ha aprovechado la promulgación de diversos textos legales en materia náutica para adoptar otro tipo de medidas cuando se ha considerado oportuno. Así pues, instamos a esta Dirección General a que proceda a la puesta en vigor de un acuerdo que resulta beneficioso para todas las partes involucradas.

Otro viejo caballo de batalla es la obligatoriedad de homologar en España equipos que ya cuentan con la homologación CE, que redundo no sólo en una mayor carestía de los elementos comercializados en España, sino también en que se priva a

2

los navegantes del acceso y utilización de equipos y elementos de seguridad y radiocomunicaciones que son admitidos en el resto de países comunitarios.

Tampoco podemos dejar de mencionar el grave problema que causan las señales luminosas pirotécnicas, no sólo por el peligro derivado de que pueden volverse inestables al acercarse a su fecha de caducidad, con el riesgo que ello conlleva, sino también porque su retirada de servicio una vez caducadas genera innumerables problemas de tipo administrativo, organizativo y medioambiental. Por ello proponemos que se estudie seriamente la posibilidad de admitir la sustitución de este tipo de artefactos pirotécnicos por las llamadas “bengalas LED” o láser, que empiezan a ser admitidas por los distintos países de la UE. Un argumento a favor de esta medida es que este tipo de equipos que a petición de ANAVRE han sido probados más que satisfactoriamente por Salvamento Marítimo y el SAR español en diversos ejercicios y simulacros de salvamento con resultados altamente satisfactorios no sólo por ofrecer una mayor visibilidad desde mayores distancias, sino también porque las señales son de duración indefinida, tienen múltiples usos, su manejo resulta extremadamente seguro incluso para operadores sin ningún tipo de formación, no corren riesgo de inestabilidad como ocurre con las bengalas tradicionales y no caducan nunca, puesto que sus baterías son recargables.

En resumen, entendemos que es prioritario proceder a la revisión de la normativa que regula el armamento y equipamiento de seguridad y radiocomunicaciones de las embarcaciones de recreo en España.

...”

Por otra parte, en el texto que convoca la consulta se habla de extender la aplicación de la normativa española a determinadas embarcaciones de bandera extranjera. En este punto, no vamos a descubrir nada nuevo, sino que también nos autocitaremos, concretamente nos referimos al punto 3.2.4 del escrito de propuestas antes mencionado que entendemos es plenamente aplicable por analogía y que reproducimos también íntegramente a continuación:

“...

3.2.4. Manejo de embarcaciones de recreo con pabellón extranjero por parte de patrones residentes en España.

En este apartado nos remitiremos a lo indicado en su día en el escrito de alegaciones presentado por Anavre con motivo de la promulgación del RD 875/2014 con referencia a la Disposición Adicional Quinta del citado cuerpo legal. Es decir, en opinión no sólo de esta Asociación sino también de destacados juristas, nos encontramos ante una norma ilegal que no sólo contraviene lo dispuesto en el Código Civil que establece expresamente que las embarcaciones se regirán por su Ley de Bandera, sino también contraviene lo dispuesto en la Convención del Derecho del Mar, que impide imponer normas de carácter administrativo a otras naciones soberanas, como es el caso de las titulaciones exigibles para el manejo de embarcaciones abanderadas bajo su pabellón.

Ese mismo argumento sería aplicable a la llamada “Ley Azul” recientemente promulgada en Francia, que impone a las embarcaciones bajo pabellón extranjero que tengan puerto base en territorio francés la obligación de cumplir con las mismas normas en materia de equipamiento y seguridad que se aplican a las embarcaciones de bandera francesa. Hacemos este comentario por cuanto hemos podido saber que la DGMM está estudiando la posibilidad de promulgar una normativa de similar contenido que, por descontado, contaría con la oposición frontal del colectivo de navegantes españoles y europeos representados por Anavre y la propia EBA de la que Anavre forma parte.

...”

Así pues, anunciamos ya desde este mismo momento que Anavre hará todo lo que esté en su mano para oponerse a una regulación que pretenda imponer normativa promulgada para embarcaciones de bandera española a “determinadas embarcaciones de bandera extranjera”, en primer lugar porque si estamos hablando de una Orden Ministerial, no puede contravenir una norma de rango superior como es el Código Civil que dice claramente que los buques y aeronaves se regirán por su ley de bandera y, si estamos hablando de una norma de rango de Real Decreto, Decreto – Ley o Decreto Legislativo, o incluso leyes de rango superior, deben respetar los tratados internacionales de los que nuestro país forma parte.

4

En el texto por medio del cual se convoca la consulta se habla de armonizar nuestra normativa con la de los países de nuestro entorno, que se caracterizan por regulaciones mucho menos restrictivas cuando de embarcaciones de uso particular

se trata. Pues armonizar es precisamente eso, mirar lo que hay alrededor y ponerse a su mismo nivel, si lo que se pretende es frenar la “huida” de armadores españoles a otros pabellones cuya normativa es más accesible que la española, y les confiere mayor autonomía a la hora de armar sus barcos en función de sus necesidades, planes de navegación, forma de entender el mar, etc ... dándoles una amplia autonomía para ello y respetando su responsabilidad como armadores y patronos, la forma de frenar esa sangría no es extender por decreto la aplicación de la normativa a embarcaciones abanderadas en el extranjero, sino hacer mucho más comprensible y fácil de aplicar nuestra legislación, tal y como se hace en otros países, de modo que el pabellón español sea un pabellón que “importe” armadores en vez de “exportarlos” o, mejor dicho, prácticamente expulsarlos haciéndoles la vida imposible.

Una vez hechas las anteriores consideraciones, entendemos que es el momento de pasar a propuestas concretas en la materia que nos ocupa. Y que podemos dividir en los siguientes bloques:

- a) **Armamento de seguridad a bordo.**
- b) **Obligación de llevar cartas, derroteros, etc... a bordo.**
- c) **Radiocomunicaciones.**
- d) **Requisitos de homologación de equipos.**
- e) **Régimen de inspección.**
- f) **Zonas de navegación.**
- g) **Régimen sancionador.**

a) **Armamento de seguridad a bordo.**

Aquí, además de repetir la necesidad de revisar los equipos obligatorios a bordo al objeto de reducir su cantidad y eliminar muchos que resultan obsoletos o incongruentes, queremos referirnos básicamente a las balsas y chalecos salvavidas, a las señales pirotécnicas, así como equipos de lucha contra incendios.

- Balsas y chalecos:

- Revisión según recomendación del fabricante en vez de anual.

5

- Eliminación de la obligatoriedad de que la balsa esté revisada si la embarcación se halla en una zona de navegación en la que la misma no sea obligatoria. (por ejemplo, cuando se navegue en Zona 4 o inferiores).
- Pirotecnia:
 - En este apartado se plantea la posibilidad de eliminar la pirotecnia y sustituirla por señales luminosas tipo LED o Laser, que ya son reconocidas y admitidas en otros países de nuestro entorno.
- Equipos de lucha contraincendios:

Básicamente en este subapartado se propone que la revisión de los mismos se produzca también según la recomendación del fabricante, y nos referimos tanto a extintores como a componentes de instalaciones de lucha contra el fuego en salas de máquinas, etc...

También se propone en este apartado la eliminación de requisitos obsoletos como pueda ser el remo en ciertas embarcaciones, el cubo metálico, espejo de señales, y otros, si bien entendemos que estamos ante un apartado que debe ser objeto de estudio pormenorizado y excede el ámbito de esta consulta inicial.

b) Obligación de llevar cartas, derroteros, etc... y otra documentación a bordo.

En este apartado se proponen inicialmente la supresión de la obligatoriedad de llevar a bordo derroteros, cartas, libro de faros etc... cuando se tenga instalado un plotter dotado de cartas electrónicas actualizadas, y también la eliminación del requisito de certificado de gestión de residuos MARPOL.

c) Radiocomunicaciones:

Aquí proponemos las siguientes modificaciones de la actual situación:

- Permitir la sustitución de la BLU por sistemas de teléfono satelitales u otros de eficacia reconocida a criterio del armador.

6

- Eliminación de la certificación de idoneidad y de instalación de equipos radioeléctricos, siendo suficiente la factura de adquisición de los mismos y comprobación, en caso necesario, del funcionamiento de los mismos por los servicios de inspección habilitados.
- Supresión de la caducidad de las homologaciones de equipos radioeléctricos.
- Autorizar el uso de radiobalizas personales, ya sean tipo AIS o satelitales, habilitando un registro de las mismas vinculado bien a una embarcación determinada o al propietario/usuario del dispositivo y la asignación de un número MMSI vinculado a cada dispositivo. Así, por ejemplo, un navegante (no necesariamente un armador) que pueda poseer y registrar un dispositivo de este tipo puede utilizarlo en las diversas embarcaciones en las que navegue, ya sea en calidad de armador, invitado, tripulante profesional, arrendatario de un barco de chárter, etc...
- Habilitación de un sistema online de emisión de LEB y asignación de número MMSI a las embarcaciones similar al sistema OFCOM británico, que permite a los armadores obtener sus licencias y números de identificación al momento.
- Permitir y facilitar que los titulares de LEB y MMSI de embarcaciones puedan proceder al registro internacional de los mismos directamente.
- Permitir que la revisión de radiobaliza, que consiste básicamente en el cambio de la batería, pueda ser realizada por particulares sin necesidad de certificación por parte de instaladores o servicios técnicos oficiales, bastando para acreditar que dicha operación ha sido realizada la presentación de factura oficial de compra de la batería reflejando la fecha de caducidad de la misma y, en su caso, declaración responsable por parte del titular de haber procedido a la sustitución de la batería siguiendo las especificaciones del fabricante.
- Fomentar y facilitar la instalación y uso de equipos AIS, que suponen un auténtico y significativo avance para la seguridad de la navegación, si bien sin caer en la tentación de imponer su obligatoriedad en ningún caso.

d) **Requisitos de homologación de equipos.**

Hace años que Anavre viene solicitando que se suprima la homologación de equipos tanto de seguridad como de radiocomunicaciones, lucha contra incendios, etc.. (balsas y chalecos salvavidas, señales pirotécnicas, equipos radioeléctricos, extintores, detectores de gas, etc...) por parte de la DGMM; siendo suficiente para autorizar su comercialización en España y su instalación a bordo de embarcaciones de pabellón español con que los mismos cuenten con el marcado CE y la correspondiente declaración de conformidad del modelo emitida por el fabricante.

Esta sencilla medida permitirá a los navegantes españoles acceder a equipos de última generación en mejores condiciones de competencia al desaparecer un caro proceso de homologación que tradicionalmente viene limitando el acceso de determinados productos y equipos al mercado español, y encareciendo los que consiguen acceder al mismo.

e) **Régimen de inspección.**

Aquí nos referiremos a la Inspección Técnica de Buques que, en los países de nuestro entorno es obligatoria únicamente para las embarcaciones dedicadas a la actividad de chárter náutico. El coste de la conocida coloquialmente como ITB es, juntamente con el dispendio que supone la revisión anual de balsas salvavidas y chalecos automáticos, una de las causas principales que llevan a armadores residente en España a abanderar en otros países como Bélgica, Holanda, Reino Unido, etc... donde este tipo de inspecciones no es obligatoria para las embarcaciones de recreo de uso particular.

Por tanto, la propuesta de Anavre es que la ITB sea obligatoria únicamente para embarcaciones de recreo dedicadas a la actividad de chárter en aguas españolas, resultando voluntaria para las de uso particular, que quedarían obligadas a someterse a inspección por entidad autorizada o por los servicios técnicos de la DGMM en caso de reparación de daños de tipo estructural, o bien de realización de trabajos o modificaciones que puedan afectar a los elementos estructurales de la embarcación.

8

f) **Zonas de navegación.**

En este aspecto consideramos que es preciso reducir el número de zonas de navegación en el mar, por cuanto existen demasiadas y algunas de ellas con requisitos muy similares en materia de equipo obligatorio a bordo.

Es un tema que requiere un estudio concienzudo puesto que las actuales zonas de navegación vienen referidas esencialmente a las antiguas categorías de diseño de las embarcaciones, que se regían en función de distancia de navegación a la costa o abrigo más cercanos, mientras que las actuales categorías de diseño vienen referidas a condiciones meteorológicas que debe ser capaz de soportar una embarcación en la mar.

Existen múltiples posibilidades como, por ejemplo, fusionar las actuales zonas 2 y 3, y también las actuales zonas 5, 6 y 7. En cualquier caso, entendemos que la zonificación debe estar íntimamente relacionada con la simplificación de los requisitos en materia de equipos de seguridad y radiocomunicaciones a bordo de las embarcaciones en función de la navegación que estén realizando.

g) Régimen Sancionador.

Una vez más, y dado que una de los antecedentes de norma que se citan en el escrito de convocatoria de la presente consulta es el RDL 2/2011 por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante que, entre otras muchas cuestiones, regula el régimen sancionador aplicable a las infracciones cometidas contra el ordenamiento marítimo, de nuevo debemos hacer hincapié en la necesidad de promulgar un régimen sancionador específico para las embarcaciones de recreo.

Insistimos en este punto porque estamos ante un régimen sancionador claramente diseñado para los buques mercantes, que es tan ajeno a las especiales características de la náutica recreativa que, en ocasiones, requiere de auténtica inventiva a la hora de subsumir las conductas denunciadas en los supuestos sancionables, además de que las cuantías de las sanciones pueden llegar a ser tan desproporcionadas y poco ajustadas a la realidad de esta actividad que en ocasiones llegan incluso a superar el valor de mercado de las embarcaciones sobre las que se imponen las mismas. Además, nos encontramos también con la necesidad perentoria de modificar el régimen de atribución de responsabilidad de las infracciones puesto que, tal y como están las cosas, un armador puede verse declarado responsable de una infracción cometida por otra persona que haya utilizado la embarcación sin su consentimiento, o simplemente haya cometido la infracción en ausencia del armador.

9

Estas son las propuestas y consideraciones iniciales de ANAVRE y las entidades representadas y consultadas por nuestra Asociación, que a fecha de hoy tienen un carácter meramente enunciativo, no limitativo, por cuanto la presente consulta fue convocada en el mes de agosto, en pleno período vacacional en nuestro país, por lo que hemos dispuesto de muy poco tiempo efectivo para analizar la propuesta y consultar a nuestros socios, otras entidades y sondear la opinión de los navegantes por medio de redes sociales y otros conductos.

Por supuesto, ANAVRE está dispuesta a colaborar en la medida de sus posibilidades con la DGMM con el fin de mejorar la normativa hoy existente, si bien dicha colaboración no supondrá en modo alguno la aceptación incondicional de cualquier propuesta normativa, sino que vendrá inspirada por un espíritu crítico encaminado a la defensa de los usuarios de la náutica recreativa y a que la nueva normativa resulte realmente en un instrumento de armonización de nuestra regulación respecto a los países de nuestro entorno, tal y como se pretende según se desprende del escrito de convocatoria de la consulta pública a la que este escrito responde.

Solicito, por tanto, a la DGMM se sirva aceptar el presente escrito, haberlo por presentado y, con base en las manifestaciones contenidas en el mismo, tenga por formuladas las propuestas y consideraciones que de él se desprenden.

En las Palmas de Gran Canaria, a 22 de septiembre de 2017.

Firma:

D. Gustavo Navarro Puga,
Presidente
Asociación de Navegantes de Recreo (ANAVRE) .