

REUNIÓN DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE 18-04-17

**PROPUESTAS PRESENTADAS POR LA ASOCIACIÓN DE
NAVEGANTES DE RECREO**

ANAVRE

Documento redactado por D. Guillermo Navarro Andría, Responsable de Área de Formación, y D. Jaime Darder Vidal, Responsable de Área Jurídica, bajo la dirección y coordinación de D. Gustavo Navarro Puga, Presidente de Anavre

1. CONSIDERACIONES GENERALES.

El presente documento ha sido redactado para la atención del Director General de la Marina Mercante y su equipo con vistas al encuentro previsto para el día 18 de abril de 2017, al objeto de exponer ideas y peticiones emanadas del colectivo de navegantes españoles representados por Anavre, así como algunas ideas e inquietudes que a nuestra asociación se han hecho llegar desde la European Boating Association, EBA, que aglutina entidades de 27 países europeos y representa a millones de usuarios.

Se trata básicamente de propuestas en materia de legislación concerniente a titulaciones, medidas reguladoras de equipos de seguridad y radiocomunicaciones, así como en materia de régimen sancionador ante infracciones cometidas por patrones y usuarios de embarcaciones de recreo.

Todas estas ideas y propuestas concretas emanan de la necesidad de conseguir una regulación específica para la náutica recreativa que comprenda sus especiales características, y que consideramos requiere un esfuerzo normativo y organizativo de primer orden.

Así, la primera propuesta surge dentro de estas propias consideraciones generales, y tiene una doble vertiente, la primera destinada a permitir una clara separación entre la normativa aplicable a la náutica recreativa y una segunda encaminada a que los cuerpos legales que la rigen sean específicos para ella, teniendo en cuenta sus particularidades.

En realidad no se trata de nada nuevo, sino de una vieja reivindicación expuesta por Anavre desde hace años, mediante artículos de opinión, en entrevistas con anteriores Directores Generales y en diversos foros. Se trata, en primer lugar, de una reforma de la DGMM que no debería suponer grandes costes económicos, y sí un evidente efecto visual desde el primer momento. Nos referimos a un cambio de denominación de la DGMM, que pasaría a ser la DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA CIVIL, cambio acompañado de la creación de dos Subdirecciones Generales, una de Marina Mercante y otra de Nautica Recreativa y Deportiva.

Esta reorganización reconocería la creciente importancia de la náutica no sólo desde un nivel económico, sino también por el volumen de trabajo que conlleva una flota que no para de crecer en volumen y esloras.

Por otra parte, creemos necesario que se supere el actual modelo de redacción de normativa, en la que participan los agentes sociales únicamente en fase de exposición

pública, lo que deja a los usuarios, principales destinatarios de la normativa, fuera del proceso de concepción de las normas, permitiéndonos intervenir únicamente para proponer modificaciones a borradores ya redactados, algo siempre difícil y complicado dada la complejidad de algunas normativas y la tendencia de los redactores a no modificar sus textos.

En este sentido, proponemos la creación de una Mesa de la Náutica con presencia permanente de representantes de la actual DGMM, esperemos DGMC en un futuro no muy lejano, así como de la industria y usuarios náuticos, e incluso otros departamentos gubernamentales como Hacienda o Medio Ambiente y también Puertos del Estado. Existen órganos similares en países de nuestro entorno con gran tradición náutica como Francia, Reino Unido, Alemania, etc... cuyo fin es consensuar la normativa, de modo que ésta tenga en cuenta las particularidades de la náutica recreativa, evitando que, como ocurre en ocasiones, se tenga que recurrir a la analogía, la libertad de interpretación de las normas por parte de los Capitanes Marítimos, etc... con el resultado de que frecuentemente nos encontramos “retorciendo” textos legales pensados para grandes buques mercantes con el fin de aplicarlos a embarcaciones y buques de recreo.

Creemos firmemente que este es el modo de conseguir uno de los grandes objetivos del sector náutico y sus usuarios, es decir, la promulgación de un “**Código Náutico**”, es decir, un texto legal que, de forma complementaria a convenios, leyes y normas generales como la de Navegación Marítima, Puertos del Estado, RIPA, Convenios SOLAS y MARPOL o el propio RD 1027/1989 de abanderamiento y matriculación de buques en España, todos ellos con efectos sobre la náutica recreativa, regule de forma excluyente todos aquellos aspectos que tengan que ver con esta, además de suponer la derogación de todas las Ordenes FOM en vigor en cuanto a nuestro sector se refiere.

De este modo se conseguiría un único cuerpo legal de fácil comprensión tanto para los usuarios como para los empresarios del sector náutico recreativo, que debería ir unido al establecimiento de criterios únicos emitidos desde la DGMM (o la SDGNR si es que algún día llega a existir), facilitarían la gestión de las embarcaciones de recreo desde un punto de vista normativo.

A continuación, pasaremos a la formulación de propuestas específicas en diferentes materias, de acuerdo con el siguiente orden: abanderamiento, titulaciones, armamento de las embarcaciones y régimen sancionador.

2. ABANDERAMIENTO Y DOCUMENTACIÓN DE EMBARCACIONES DE RECREO.

Esta serie de propuestas se dirige básicamente a las embarcaciones de recreo, pues entendemos que la propia complejidad de los buques de recreo y la normativa que les es de aplicación haría muy difícil incluirlos en un régimen documental tan simplificado como el que contemplamos.

Actualmente, el listado de documentación que debe llevar una embarcación de recreo es apabullante:

- Hoja de Asiento
- Certificado de Registro Marítimo
- Certificado de Navegabilidad
- LEB
- Asignación de MMSI
- Permiso de Navegación
- Licencia de Navegación si navega con tripulación profesional.
- Inscripción como Centro de Trabajo en el ISM si navega con tripulación profesional.
- Certificado de inspección de balsas salvavidas y chalecos automáticos.
- Certificado de instalación de equipos de radiocomunicaciones fijos.
- Certificado de inspección de radiobaliza, cambios de batería, revisión de zafas hidrostáticas, etc...
- Certificado de ITB.
- Póliza de seguro en vigor y recibo del pago de la misma.
- Certificado de residuos MARPOL expedido por el puerto base.

Normalmente, todos estos documentos tienen caducidades distintas, y ello se une al retraso en la expedición de algunos de ellos por parte de las Capitanías Marítimas a causa de la sobrecarga de trabajo en determinadas épocas del año.

Además de que existen extrañas interacciones entre distintas normativas como la que se produce entre el RD 1027/89 y el nuevo RD 1435/2010 (que supuso gran avance normativo) que hacen que, por ejemplo, una embarcación de lista 6ª acogida al régimen de inscripción simplificada del art. 8 del RD 1435/2010 no pueda ser alquilada con patrón profesional puesto que, a tenor de lo dispuesto por el RD 1027/89, no se le puede expedir rol o licencia de navegación.

Otro ejemplo es la inaplicabilidad del régimen de abanderamiento provisional de embarcaciones nuevas para facilitar la tenencia de embarcaciones en stock por parte de distribuidores, ya que se exige entre la documentación a presentar el certificado de navegabilidad, un documento que sólo se expide cuando la embarcación ya ha sido abanderada, y nunca se expide a las que se acogen al régimen de inscripción simplificada. Ello acaba provocando una tremenda sobrecarga de trabajo en la sede central de la DGMM, puesto que los distribuidores acaban optando por pedir autorizaciones provisionales de navegación, que no pueden ser expedidas por los registros de las distintas Capitanías y Distritos Marítimos.

Si a ello le unimos la disparidad de criterios entre diversas Capitanías Marítimas que lleva a que, en algunas de ellas, se llegue por ejemplo a pedir certificados de instalación de equipos portátiles como los “walky talkies”, el desbarajuste está asegurado.

Por todo lo anterior, proponemos que las embarcaciones de recreo sean provistas de lo que, coloquialmente, algunos llamamos “Eduardo” o EDU, “El Documento Único”. Se trata de un certificado de registro que contenga todos los detalles técnicos de la embarcación, así como su nombre e impuestos pagados con motivo de su primera matriculación en España, eliminando la matrícula de los registros, de modo que todas las embarcaciones vengan identificadas por su NIB, a fin de distinguir las embarcaciones de uso particular de las de chárter, podrían establecerse dos series de NIB’s, con un número inicial distinto, por ejemplo el 1 para las de uso particular y el 2 para las de chárter.

Dicho certificado, en papel y electrónico, debería sustituir a toda la documentación a bordo, siendo responsabilidad del Armador cumplir con todas las obligaciones derivadas de su condición de tal, y adicionalmente, del Capitán enrolado a bordo en caso de tripulación profesional. En este último caso, el de barcos con tripulación profesional, debería facilitarse un modelo de rol, ya sea en papel o electrónico, en el cual pudieran realizarse los enroles en el modo de “autoenrole”, es decir, bastando con la firma del propio patrón. En el caso de “rol electrónico”, debería bastar con una comunicación telemática a la Capitanía Marítima y, en el caso de rol “en papel” realizarse un cotejo trimestral en caso de hallarse en aguas españolas o mediante fax o correo electrónico en caso de no ser ese el caso.

Al eliminar los indicativos de matrícula, las embarcaciones podrían ser registradas por el personal de los diferentes registros en una única base de datos central, permitiendo que, en el caso de que el registro de una Capitanía o Distrito Marítimo se encuentre en una situación de sobrecarga que exceda su capacidad de trabajo, pueda

remitirse dicho exceso a otras Capitanías que, por el motivo que sea, estén trabajando por debajo de su capacidad. Ello redundaría en un menor estrés para los funcionarios y una mayor rapidez para completar los trámites, algo siempre beneficioso para el administrado.

Por otra parte, este sistema vendría a constituir una especie de régimen de “autodespacho” para las embarcaciones de recreo españolas, tanto de uso particular como de chárter, que descargaría enormemente de trabajo a la Administración, permitiéndole aumentar su efectividad, liberando personal para tareas de inspección y gestión. Así, la obligación de despachar las embarcaciones subsistiría únicamente para la flota mercante, ya sea de carga, pasaje o pesquera, y embarcaciones de chárter de bandera no española, así como para los buques de recreo de cualquier bandera.

Asimismo, la creación del “EDU” electrónico debería permitir que sobre ese documento se fueran registrando los cambios de propiedad, concesión de LEB y MMSI, inspecciones técnicas de todo tipo, etc ... facilitando no sólo el cumplimiento de la normativa por parte de los usuarios, sino su verificación por parte de las autoridades. Entretanto, cabe mantener la posibilidad de llevar los certificados en papel.

3. TITULACIONES HABILITANTES PARA EL MANEJO DE EMBARCACIONES Y BUQUES DE RECREO.

En este apartado incluiremos dos secciones, una primera parte más concreta acerca de disfunciones apreciadas en diferentes pruebas de acceso a las titulaciones, especialmente Patrón y Capitán de Yate en función de las CCAA en que se realizan, y una segunda parte de carácter general.

3.1. Disfunciones en pruebas de acceso y propuestas para corregirlas.

Este apartado se cumplimenta mediante documento Anexo al presente documento de propuestas.

3.2. Propuestas de carácter general.

No cabe duda de que el actual RD 875/2015 acerca de titulaciones náutico deportivas ha supuesto un gran avance en este campo, si bien entendemos necesario hacer una serie de consideraciones. Algunas tienen que ver con las atribuciones de determinadas titulaciones, otras con el modo de obtener, expedir y acreditar las mismas, manejo de embarcaciones de bandera extranjera por parte de ciudadanos residentes en España y, por último, reconocimiento de titulaciones extranjeras.

3.2.1 Atribuciones.

En cuanto a la cuestión de las atribuciones, entendemos que deberíamos empezar por incluir en el RD la posibilidad de manejo de Buques de Recreo, a fin de incluir específicamente en esta norma las atribuciones que se reconocen a los Capitanes de Yate por medio del conocido como “Real Decreto de Megayates”, incluyendo dichas atribuciones en el certificado y tarjeta acreditativos de la titulación.

En referencia a la titulación de Patrón de Yate, es indudable que el aumento de atribuciones que ha experimentado es impresionante, si bien entendemos que cabría considerar la ampliación de las mismas para el manejo de embarcaciones de recreo hasta una distancia de 300 millas náuticas de la costa, límite del uso de la trigonometría plana para el cálculo de rumbos y posiciones o, si se considera más prudente, hasta las 250 millas. Así se equipararía al muy reconocido “Yahctmaster Offshore” británico, haciéndolo más atractivo para los usuarios.

Asimismo, entendemos que carece de sentido la actual limitación de los Patrones de Embarcaciones de Recreo a 12 millas y su habilitación específica para cruzar de la Península a Baleares, puesto que sus atribuciones básicas les permiten realizar travesías de más de 100 millas entre costas en el Archipiélago Canario, y hasta 50 en el Balear, es decir, distancias más que suficientes para cruzar de la Península a Baleares o incluso llegar a Canarias manteniéndose a menos de 50 millas de la costa africana.

En todo caso, entendemos que cabría aumentar las exigencias de prácticas a bordo y acreditar distancias recorridas, como se hace en el sistema británico, en que dichas distancias son acreditadas bien mediante certificados emitidos por patrones a tripulantes de sus embarcaciones mediante declaración jurada bajo pena de perjurio, o lo que en nuestro sistema sería calificable como falsedad documental, o bien mediante certificados expedidos por instructores habilitados.

Por otra parte, creemos realmente necesario desarrollar un sistema que permita la atribución de competencias profesionales a los patrones náutico-recreativos mediante un sistema similar al “commercial endorsement” británico. Si bien hemos tenido conocimiento de que existen conversaciones en el sentido de aumentar las atribuciones del PPER con la Asociación que representa a este colectivo, ANPPER, en Anavre consideramos este asunto de la mayor importancia, por cuanto muchos de nuestros socios son PPER, y otros están interesados en poder prestar servicios profesionales a bordo de embarcaciones de recreo. A ello se une el que ANPPER no está especialmente interesada en la posibilidad de habilitaciones comerciales para otras titulaciones que no sean las de Capitán de Yate, por lo que Anavre solicita expresamente ser tenida en cuenta en este proceso, no sólo en fase de alegaciones, sino también en la gestación de la normativa reguladora.

Asimismo, teniendo en cuenta que el RD 875/2014 ha eliminado la restricción de las atribuciones al manejo de embarcaciones de recreo de bandera española, reconociendo así la evolución de la realidad en la que los navegantes españoles patronean embarcaciones de recreo de otros pabellones, entendemos que sería muy conveniente que España se adhiriera a lo dispuesto en la Resolución 40 de UNECE, que crea el llamado ICC o “International Certificate of Competence”, lo que daría un verdadero carácter internacional a nuestras titulaciones ampliando el ámbito en el que son reconocidas. Abundaremos más adelante en esta cuestión, puesto que en ese mismo RD, en lo que a reconocimiento de titulaciones no españolas, existen discordancias que impiden que muchos patrones puedan, por ejemplo, alquilar barcos en España, o patronear embarcaciones españolas.

En este sentido, también sería conveniente dotar a las habilitaciones comerciales de nuestras titulaciones de atribuciones para patronear embarcaciones de otras banderas, no sólo porque es habitual que en flotas de chárter radicadas en España existan embarcaciones abanderadas en otros Estados, sino también para aumentar su competitividad, equiparándonos a títulos tan reconocidos internacionalmente como el Yachtmaster Offshore y Ocean.

3.2.3. Obtención, expedición y acreditación de titulaciones náutico-recreativas.

A la luz de lo expuesto en el documento anexo que cumplimenta el apartado 3.2.1. del presente escrito, es obvia la existencia de graves disfunciones en la aplicación de la normativa que rige la obtención de las titulaciones náutico-recreativas en función del territorio en que los solicitantes realizan las pruebas calificadoras, no sólo en materia de tiempos asignados para los distintos bloques de materia, sino incluso en lo que al criterio de formulación de los cuestionarios se refiere.

Esta situación, lejos de armonizar criterios, está creando agravios comparativos en función del territorio en el que se realizan las distintas pruebas, lo que atenta directamente contra el principio de igualdad constitucionalmente reconocido. Además, provoca la necesidad insoslayable de que la DGMM emita algún tipo de resolución estableciendo los criterios para la realización de dichas pruebas eliminando las diferencias surgidas a causa de la asunción de competencias por las distintas C.C.A.A. en esta materia.

Al mismo tiempo, el actual sistema de preparación, celebración y corrección de exámenes requiere trabajo de funcionarios que podría ser mucho más efectivo dedicado a tareas de inspección y control de calidad de enseñanzas teóricas y prácticas impartidas por las academias náuticas.

Por ello, proponemos que, al modo de Reino Unido y otros muchos países europeos, la tarea de preparación, organización y calificación de los resultados de dichas pruebas calificadoras sea delegada en las propias escuelas náuticas, un sistema ya probado en la expedición de la Licencia de Navegación y que ha demostrado resultar de gran eficacia no sólo en cuanto a la formación de nuevos patrones, sino también en el incremento de titulados. De este modo, podrían establecerse cursos de formación de instructores con temarios y criterios definidos

por la DGMM, o la Subdirección General de Náutica de Recreo si llegase a crearse, en colaboración con los representantes de los usuarios, sector náutico y organismos autonómicos competentes, además de liberar recursos que permitiesen el establecimiento de controles administrativos encaminados a evaluar el nivel de calidad y efectividad de la formación impartida desde las academias náuticas.

Como complemento, al modo de la MCA y otras autoridades nacionales de nuestro entorno, la Administración se encargaría de la expedición de los certificados o títulos habilitantes para el ejercicio de actividades profesionales en materia náutica partiendo de las distintas titulaciones náutico recreativas.

En cuanto a la acreditación de las titulaciones náuticas, nos encontramos con que se ha sustituido la tarjeta acreditativa, de cómodo manejo y gran resistencia, por un certificado en papel en formato DIN A4, en no sólo hace que su manejo resulte realmente incómodo, sino que se trata de un material especialmente frágil en el ambiente marino. Por ello proponemos que, sin retirar el formato actual de certificado en papel, el mismo venga acompañado de una tarjeta acreditativa en el formato anteriormente vigente, en el cual consten en español y en inglés los datos identificativos y atribuciones del portador del mismo.

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 forma parte.

3.2.4. Reconocimiento de titulaciones extranjeras para el manejo de embarcaciones con pabellón español.

Este es un tema que se regula mediante el Anexo IX del antecitado RD 875/2014, que establece un listado limitativo de titulaciones expedidas por otros Estados reconocidas por el Reino de España para el manejo de embarcaciones de recreo abanderadas bajo nuestro pabellón.

Se trata de un listado lleno de carencias y con alguna grave incoherencia como es el caso de únicamente reconocer el ICC expedido por Reino Unido y la República de Irlanda al amparo de la Resolución 40 de la UNECE, ignorando palmariamente el hecho de que se incurre en agravio comparativo al no reconocer dichos certificados emitidos no sólo por otros estados de la UE, sino también por gran cantidad de Estados extracomunitarios. Eso por no mencionar el hecho de que no se reconocen todos los títulos expedidos por los países miembros de la UE ni de otros de gran importancia como, por ejemplo, E.E.U.U. cuyo “American Powerboat Squadron”, con más de tres millones de asociados, forma parte en calidad de miembro observador de la EBA, negando así la posibilidad a multitud de navegantes de otros países con títulos plenamente válidos, y en muchos caso con elevados estándares de calidad, de hacer algo tan simple como alquilar un barco de chárter en España.

Otra grave incoherencia que ha sido mencionada en más de una ocasión es reconocer la “Pleasure Craft Operator Card” expedida por Canadá como válido con las atribuciones propias de un Capitán de Yate, es decir, habilitada incluso para el mando de buques de recreo con todo lo que ello conlleva, cuando se trata de una licencia que se obtiene sin enseñanzas teóricas ni prácticas de ningún tipo mediante un sencillo examen online.

Por ello, reiteramos la propuesta de que el Reino de España ratifique y adapte a su ordenamiento la Resolución 40 de la UNECE a la mayor brevedad posible, puesto que los ICC sólo pueden ser expedido por Estados cuya normativa exija la

realización de pruebas tanto teóricas como prácticas para el acceso al manejo de embarcaciones de recreo.

Asimismo, entendemos que el antecitado Anexo IX debería ser sustituido por una fórmula normativa que reconozca la validez de cualquier titulación emitida al amparo de una regulación estatal que exija que para la obtención de las mismas deba superarse una prueba teórica y la acreditación de prácticas de navegación tal y como se hace en nuestro país, reconociendo a dichas titulaciones las atribuciones que les sean propias en virtud de lo dispuesto por el país emisor de las mismas.

4. 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 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 han sido probados más que satisfactoriamente por 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.

5. RÉGIMEN SANCIONADOR DE INFRACCIONES EN EL MARCO DE LA NÁUTICA RECREATIVA.

Este es un campo especialmente delicado desde el punto de vista de los usuarios de la náutica recreativa, por cuanto, una vez más nos encontramos con que no existe una normativa específica que atienda a las peculiaridades de esta actividad, ejercida por personas particulares con fines meramente particulares de ocio o deportivos.

Así, nos encontramos ante una regulación pensada para buques mercantes, ya sea de carga o pasaje, pescadores profesionales, etc.... que contempla sanciones de elevadísimas cuantías. Ello hace que, aunque los Capitanes Marítimos, normalmente propongan sanciones de cuantía relativamente reducida en comparación con los máximos contemplados por la normativa, nos encontremos con casos como los que nos han referido algunos miembros no sólo de Anavre, sino de otras entidades con las que mantenemos convenios de colaboración y representación, en los que las multas impuestas exceden el valor de las embarcaciones infractoras, llegando incluso en algún caso a quintuplicarlo.

Lo anteriormente referido tiene el perverso efecto de que, en este sector, la potestad sancionadora del Estado pierde su carácter esencialmente ejemplificante, llegando a ser desproporcionada, con una elevada carga subjetiva en función de la interpretación que de la normativa se hace en cada Capitanía, independiente de la gravedad efectiva de la infracción cometida, e incluso confiscatoria.

Si hay algo que evidencia la necesidad de una regulación específica para la náutica recreativa es precisamente este tipo de situaciones, en las que normas pensadas para infracciones de una enorme gravedad tienen que ser interpretadas para sancionar supuestos fácticos que nada tienen que ver con el espíritu de las mismas.

Por ello, proponemos una nueva revisión normativa encaminada a la creación de un régimen sancionador específico para nuestra actividad, que tenga en cuenta las particulares características de la misma de modo que las sanciones tengan un carácter ejemplificador, que no ejemplarizante, y se atengan a criterios objetivos independientes de la interpretación que una persona u otra pueda hacer de la legislación vigente.

Madrid, a 18 de abril de 2017.