

**PROPUESTAS PARA LA REALIZACIÓN DE VISITAS DE CONTROL DE SEGURIDAD BÁSICA A EMBARCACIONES DE RECREO POR PARTE DE SUS ARMADORES O PERSONAS AUTORIZADAS, CONTINUACIÓN DE LA FORMACIÓN EN MATERIA DE TITULACIONES NAUTICO – RECREATIVAS, ASÍ COMO RESTABLECIMIENTO DE LA NAVEGACIÓN RECREATIVA DURANTE LA VIGENCIA DEL ESTADO DE ALARMA Y MEDIDAS RESTRICTIVAS DE LA LIBRE CIRCULACIÓN DICTADAS ANTE LA PANDEMIA GENERADA POR EL COVID 19**



**FAIB**

## **A los Ministerios de Interior, de Sanidad y de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana**

Las entidades de la comunidad náutica que a continuación se enumeran:

ACNB – Asociación de Clubes Náuticos de Baleares

ADN – Asociación de Navegantes de Recreo del Mediterráneo

ADPVL – Asociación deportiva de Pesca Viento de Levante

AEBEC – Asociación Española de Barcos Clásicos

AEGY – Asociación Española de Grandes Yates

AGABACE - Asociación Galega de Barcos Clásicos e de Época

ALKOLEA-IRRINTXI – Asociación de Amarristas

AMP RR – Asociación Mallorquina de Pesca Recreativa Responsable

ANAVRE – Asociación de Navegantes de Recreo

ANPPER – Asociación Nacional de Patrones Profesionales de Embarcaciones de Recreo

APEAM - Asociación Patronal de Empresarios de Actividades Marítimas

ASNAUGA – Asociación de Clubes Náuticos de Galicia

AUCNE – Asociación de Usuarios del Club Náutico Elcano

AUPDSKB – Asociación de Usuarios del Puerto Deportivo de San Sebastián “Kaia Berri”

FAIB – Federación de Amarristas de las Islas Baleares

RAECY – Real Asamblea Española de Capitanes de Yate

UNION DE EMPRESAS NAUTICAS - Valencia

presentan las siguientes propuestas al Gobierno de España, mediante remisión simultánea a los Ministerios de Interior, de Sanidad, Consumo y Bienestar Social y de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, para la realización de visitas a las embarcaciones y buques de recreo por los armadores o personas autorizadas por éstos, y ello por motivos de seguridad básica, dado la condición especial que representan dichas embarcaciones y buques, al ser objetos flotantes que en su interior contienen carburantes, baterías, válvulas de entrada y salida de agua, entre otros elementos susceptibles de provocar situaciones de riesgo.

Asimismo, se incluye una referencia a la formación náutico-recreativa con propuestas al objeto de hacer posible su continuación.

Por último, presentamos una propuesta inicial para el reinicio progresivo de la navegación de recreo, que consideramos de aplicación en todo el territorio nacional durante la vigencia del estado de alarma y en función de las medidas que vaya adoptando el gobierno de cara a la progresiva eliminación de las limitaciones a los derechos a la libre circulación de las personas y del derecho de reunión.

Este escrito se incardina en la línea de las propuestas realizadas al Gobierno de las Islas Baleares por las asociaciones de navegantes e instalaciones náuticas de dicha comunidad autónoma el día 22 de abril de 2020, que se suscribe íntegramente y se matiza mediante el presente, suscrito por asociaciones de navegantes, empresas, profesionales náuticos y patronos profesionales de recreo, así como las de instalaciones náuticas. En virtud de lo expuesto, agrupamos nuestras consideraciones y propuestas en tres apartados que desarrollamos a continuación.

## **APARTADO I - PROPUESTA DE AUTORIZACIÓN DE VISITAS DE INSPECCIÓN DE SEGURIDAD BÁSICA**

Esta iniciativa parte de la consideración de que muchos de los aspectos antes mencionados y que atañen a las embarcaciones y buques de recreo no pueden ser controlados mediante meras revisiones externas por el personal adscrito a los puertos, tal y como se ha establecido recientemente y, además, es imposible materialmente que las empresas de mantenimiento autorizadas a realizar estas tareas, según nota emitida por la DGMM, puedan realizar inspecciones rutinarias de toda la flota recreativa. Aspectos éstos que son susceptibles de provocar vertidos, incendios, hundimientos, y todo tipo de incidencias que pueden poner en peligro no sólo la seguridad de las otras embarcaciones amarradas, sino también la integridad física del personal de marinería y fuerzas de seguridad que pudieran verse obligadas a intervenir en caso de producirse un incidente.

Debe tenerse en cuenta que, por sus particularidades, las inspecciones rutinarias que realizan los armadores cubren detalles que pueden pasar inadvertidos al personal portuario que realiza inspecciones externas, y también que muchos armadores de embarcaciones pequeñas y medianas se hallan actualmente en una situación complicada económicamente o dada la práctica paralización de la economía en nuestro país, y ello hace que sea especialmente gravoso para ellos la contratación de servicios profesionales para tareas de índole rutinaria con lo que se está incrementando el riesgo de que se produzcan incidentes peligrosos para el personal portuario, miembros de los servicios de emergencia y barcos amarrados en los puertos deportivos.

Aparte de la consideración anterior, queremos hacer especial énfasis en el aspecto de imposibilidad material de realizar estas tareas de seguridad e inspección básica por parte de las empresas del sector teniendo en cuenta las dimensiones de la flota recreativa amarrada en los puertos deportivos españoles, que supera con creces las 200.000 unidades. Teniendo en cuenta que, de media, un armador puede dedicar una hora semanal al mantenimiento mínimo de una embarcación de recreo de pequeña o mediana eslora, en tareas como revisión de sentinas, sistema eléctrico, cubierta, elementos de cubierta, motores, sistema de agua potable a bordo, grifos de fondo, pernos de orza en veleros, y ello sin hacer reparación alguna, ello supone que las empresas a las que la nota aclaratoria de la DGMM habilita para llevar a cabo las mismas durante el presente estado de alarma, precisarían dedicar un total superior a 200.000 horas. Es decir, más de 5.000 jornadas semanales de 40 horas por trabajador, y ello sin contar desplazamiento hasta los puertos y entre barco y barco; es materialmente imposible detraer 5.000 trabajadores de las plantillas de las empresas del sector para realizar tareas muy sencillas, de bajo valor añadido y que podrían realizar sin problemas los propios armadores sin crear un gran problema sanitario o de seguridad simplemente siguiendo una serie de medidas de precaución.

Es preciso tener en cuenta que este tipo de tareas básicas, por muy sencillas que sean, llevan tiempo y son esenciales para evitar incidentes como inundaciones y hundimiento de embarcaciones, incendios, etc.... que no sólo suponen un coste material y ponen en riesgo las embarcaciones adyacentes sino que, además, precisan de la intervención del personal de marinería de los puertos y de servicios de emergencia, pudiendo poner en peligro la integridad física de los mismos.

No estamos, por tanto, hablando de un capricho, sino de una medida de seguridad para evitar incidentes peligrosos, pero fácilmente evitables, en unas circunstancias excepcionales y teniendo en cuenta que estas tareas son imposibles de asumir en su totalidad para las empresas de reparación y mantenimiento

náutico, cuyas plantillas, además, son necesarias para trabajos de mayor entidad y complejidad para las cuales han sido especialmente formadas.

A la luz de todo lo expuesto, proponemos las siguientes medidas:

1. Que se proceda a la autorización de dichas visitas de seguridad básica a partir del 30 de abril de 2020, o a la mayor brevedad posible una vez examinado el contenido del presente documento, entendiéndolas como incluidas entre las actividades permitidas durante la vigencia de las medidas de confinamiento actualmente en vigor.
2. Que, salvo casos de fuerza mayor justificable fehacientemente, únicamente pueda ir una persona por embarcación.
3. Que las visitas deban realizarse, salvo casos de emergencia, en horario diurno.
4. Para el desplazamiento hasta la ubicación del amarre, quien se desplace deberá portar consigo la documentación que acredite su condición de propietario de la embarcación o, caso de no serlo, también una autorización escrita para realizar dicha visita por parte del propietario de la embarcación.
5. Con el fin de evitar que dichas visitas básicas de seguridad pudieran producir aglomeraciones no deseadas cada puerto ordenará el acceso en función del aforo, número de amarres y características específicas de sus instalaciones, garantizando siempre que se mantenga la distancia de seguridad entre personas que puedan hallarse a bordo de las distintas embarcaciones amarradas.
6. La circulación por las instalaciones hasta llegar al amarre se realizará atendiendo a las medidas de protección personal y sanitaria que marquen las normas vigentes.
7. Las personas autorizadas deberán acceder directamente al amarre sin detenerse y manteniendo la distancia de seguridad con las otras personas. Solo permanecerán en la instalación el tiempo necesario para llevar a cabo la tarea de mantenimiento, o del trabajo necesario. Y ello se realizará haciendo uso de los elementos de protección personal que marque la normativa.
8. En caso de fuerza mayor justificada podrán acceder a las instalaciones previo aviso al responsable del puerto.
9. Se recomienda que las comunicaciones entre armadores y marinería se realicen por teléfono o VHF, salvo que sea imprescindible hacerlo personalmente.
10. Igualmente, interesamos que se autorice a los armadores cuya embarcación se encuentre actualmente en seco en su puerto base a fin de que, previa botadura, puedan trasladar la misma hasta su punto de amarre; así como el caso contrario, es decir, trasladar la embarcación desde el amarre hasta el varadero, siempre que dicha instalación se encuentre en el mismo puerto y sea necesaria su puesta en seco para la realización de trabajos de mantenimiento o reparación de las embarcaciones.
11. Asimismo, y a partir de la misma fecha, interesamos que se autorice a los armadores cuyas embarcaciones hubieran quedado en puntos de amarre o varaderos sitios fuera de su puerto base a que, con un máximo de

tres personas a bordo, puedan realizar la travesía desde dichas ubicaciones hasta su puerto base, todo ello previa notificación a la Capitanía Marítima o al servicio marítimo de la Guardia Civil competente sobre el puerto de salida, justificando la ubicación actual de la embarcación, así como la documentación acreditativa de cuál es ese puerto base; siempre y cuando dicho puerto se halle dentro de la misma CCAA que la ubicación actual de la embarcación, precisándose, además, de autorización de la Capitanía Marítima del puerto de salida en caso de que se trate de un traslado entre distintas CC.AA's.

## **APARTADO II – TITULACIONES NÁUTICO – RECREATIVAS**

Un campo importantísimo que actualmente se halla sin actividad es el de la formación en materia de titulaciones náutico-recreativas, por lo que deseamos formular las siguientes consideraciones y propuestas:

La situación actual supone que, a diferencia de otros sectores formativos, no se han habilitado fórmulas no presenciales para hacer posible la enseñanza del componente teórico de las titulaciones habilitantes para el manejo de embarcaciones de recreo, así como de las prácticas náuticas y se ha decretado la suspensión de los plazos para la convocatoria y celebración de los exámenes teóricos y de presentación de las solicitudes para acceder a los mismos y, en algunas CCAA, el desplazamiento de las solicitudes presentadas para las convocatorias suspendidas a la siguiente cuya celebración sea posible.

Por ello, las entidades que suscriben el presente documento, formulan las siguientes propuestas:

1. Continuar la formación de forma telemática, como se ha venido haciendo en escuelas, institutos y universidades, reanudando progresivamente las clases presenciales a medida que se vayan relajando las medidas de desconfinamiento de la población.
2. Incorporación automática a las convocatorias que se vayan realizando de los solicitantes ya inscritos en las diferentes convocatorias de las pruebas teóricas a las diferentes titulaciones náuticas hayan sido suspendidas o aplazadas.
3. Reconstrucción del calendario de convocatorias incluyendo convocatorias extraordinarias para suplir las que se han anulado por el confinamiento.
4. Con respecto a las sedes, y como medida extraordinaria proponemos que estas sean ampliadas a todas aquellas provincias donde se puedan realizar y en las que existan suficientes aspirantes, evitando con ello desplazamientos y concentración de personas. Todo ello con la adopción de las medidas de seguridad que se consideren necesarias desde el punto de vista sanitario. O bien, la realización de dichas pruebas de forma telemática con los medios de control que se consideren pertinentes.
5. Dado que desde el pasado mes de Marzo no se han podido impartir las prácticas relacionadas con las diversas titulaciones, permitir de manera provisional durante el año 2020, que únicamente sean exigibles estas prácticas necesarias para obtener el título al que se opte, en el momento de solicitar la titulación y NO, como solicitamos anteriormente, para la presentación a las pruebas teóricas como ocurre en algunas Comunidades, facilitando a nuestro parecer, la obtención de los títulos.
6. Proponemos que las dos horas de teoría que corresponden a la obtención de la Licencia de Navegación, así como las que corresponden a las obligatorias para cumplir con los requisitos exigibles en cuanto a la formación de las diferentes modalidades en prácticas de Radiocomunicaciones, se pueden hacer a través de medio o plataforma “**on line**”, ya que debido a las circunstancias de confinamiento general de la población, en las que se hace absolutamente necesario adaptarse la opción del “teletrabajo” a distancia y a las nuevas tecnologías, es posible y relativamente fácil hacerlo. Algunas CCAA ya están llevando a cabo esta posibilidad, como ocurre por ejemplo en la Comunidades Autónomas de Murcia y Cataluña

Dado que desde el pasado mes de Marzo no se han podido impartir las prácticas relacionadas con las diversas titulaciones; proponemos permitir de manera provisional durante el año 2020, que únicamente sean exigibles estas prácticas necesarias para obtener el título al que se opte, en el momento de solicitar la titulación



y no para la presentación a las pruebas teóricas. Además, se prorrogará el plazo para la realización de las prácticas exigibles hasta que sea posible la celebración de las mismas. De este modo, se facilitará la obtención de las titulaciones y el acceso de los ciudadanos a las mismas.

Sin estas facilidades, pensamos que muchas escuelas homologadas se verán abocadas a cerrar, aumentando así el impacto económico, el paro y el drama social provocados por la pandemia del COVID – 19.

### **APARTADO III - REINICIO DE LA NAVEGACIÓN RECREATIVA**

Por último, se acerca el día en que veremos cómo las actuales medidas de confinamiento se van relajando y, finalmente, dejando sin efecto, por ello consideramos que es necesario empezar a planificar el regreso de la flota de recreo al mar.

Entendemos que la navegación recreativa no ha sido prohibida en sí misma durante el estado de alarma, sino que la propia restricción de la libertad de circulación y la prohibición de acceso a los puertos la han hecho imposible, si bien se han producido casos a pesar de la prohibición genérica de las actividades deportivas y de ocio por causas diversas, como por ejemplo el que el estado de alarma haya sorprendido a tripulaciones en plena travesía. Muestra de ello es el hecho de que diversas embarcaciones han arribado a nuestras costas durante esta situación, un ejemplo puede ser la llegada la pasada semana de un buque de recreo al puerto de Mahón, el tránsito de un catamarán francés por las costas de Baleares, etc.

Por tanto, en el momento en que se pueda circular por la vía pública por motivos distintos a los actualmente autorizados y acceder a los puertos, ello supondrá el contacto y relación entre armadores, personal de marinería, mantenimiento, etc., parece lógico que desde ese momento se plantee la posibilidad de salir a navegar de forma correlativa con las medidas de reducción paulatina de las medidas de confinamiento actualmente en vigor.

En este sentido, creemos que es necesario contemplar y planificar el retorno gradual a la práctica de la navegación recreativa, que podría establecerse en cuatro fases:

**1º Navegación provincial:** Se trataría de salidas desde y hasta el puerto base de la embarcación, así como otros puertos y fondeaderos de la misma provincia. Consideramos que la autorización de este tipo de navegación debería coincidir con la reapertura de comercios y autorización para circular por las ciudades y entre las mismas por motivos distintos de los estrictamente profesionales o por motivos sanitarios.

Y ello debido a que, por su propia naturaleza, la navegación recreativa supone que las personas a bordo de una embarcación están en un estado de confinamiento físico similar al que se da en el caso de una reunión en una vivienda.

Además, al practicarse al aire libre y por las características específicas de esta práctica, tanto durante la navegación como en los fondeaderos, las embarcaciones se mantienen a una distancia de seguridad al objeto de prevenir accidentes que es muy superior a la llamada “distancia social”.

Asimismo, cabe destacar que el propio carácter de espacio abierto y ambiente salino del mar hace que la “carga viral ambiental” a la que puedan exponerse las personas embarcadas sea muy inferior a la que pueda darse en espacios cerrados como comercios, tiendas de alimentación, farmacias, oficinas, domicilios particulares, etc.

Por otra parte, en este tipo de travesías, deberían incluirse las que se realizan en cuerpos de agua como bahías, rías, etc..., cuyas riberas traspasan los límites de más de una provincia, como es el caso de la Ría de Arousa.

El desembarco en la costa, playas o puertos distintos del puerto base estará supeditada a que dichos puntos no estén sujetos a prohibiciones o limitaciones de acceso por motivos de seguridad sanitaria.

Consideramos que estos argumentos son válidos para cualquier tipo de navegación, incluso la que se hace “en conserva”, es decir, cuando dos o más embarcaciones realizan una travesía conjuntamente desde el mismo puerto de salida hasta el mismo fondeadero o puerto de destino.

Dadas las características intrínsecas ya mencionadas de la navegación recreativa, no debe establecerse un límite temporal a las travesías que puedan realizarse, más allá de las que permitan los suministros de bebida, comida, agua y combustible existentes a bordo; y se permitirá la libre realización de paradas de aprovisionamiento de combustible, agua, víveres y pertrechos en distintos puertos durante la travesía, siempre y cuando las medidas vigentes y la situación sanitaria existente en las localidades en que estén enclavadas lo permitan.

**2º Navegación de ámbito interprovincial autonómico:** Aquí contemplamos la navegación entre puertos y fondeaderos sitios en distintas provincias de la misma comunidad autónoma. Entendemos que el inicio de esta actividad podría producirse en el mismo momento en el que se autorice el tránsito entre distintas provincias pertenecientes a una misma comunidad autónoma.

En las comunidades autonómicas con menor incidencia del COVID 19, especialmente en las dos comunidades autónomas insulares (Baleares y Canarias) donde el cierre de puertos y aeropuertos se ha traducido en un índice de contagios mucho más reducido y un mayor control de la pandemia, entendemos que esta segunda fase podría iniciarse de forma simultánea a la primera. O podría darse de forma simultánea a la primera en todo el territorio nacional en el caso de que se decidiera autorizar la libre circulación en el ámbito autonómico desde el primer momento en el que se autorizasen los desplazamientos por motivos no profesionales o de carácter sanitario.

**3º Navegación de ámbito nacional:** En este caso nos referimos a la navegación entre la península y las islas tanto Baleares como Canarias, así como entre puertos y fondeaderos sitios en distintas comunidades autónomas.

**4º Navegación internacional:** obviamente, estamos aquí refiriéndonos a navegaciones entre distintos países.

Lógicamente, las tres primeras fases, dependerán del paulatino levantamiento de las restricciones de circulación en el ámbito, urbano, provincial, insular, interinsular, interprovincial (dentro de la misma CC.AA) y, por último, de la circulación por todo el territorio nacional, así como de las reuniones de personas fuera de su domicilio (posibilidad de visitar familiares y amigos, etc. ) y de los protocolos de apertura de los puertos deportivos.

La navegación internacional, no sólo dependerá de lo que ocurra en nuestro país, sino también del levantamiento de las restricciones al transporte y viajes internacionales que, a su vez, estará condicionado por lo dispuesto por los otros países emisores y receptores, así como de las restricciones impuestas por el Reino de España para viajar a determinados países, y viceversa.

Por supuesto, entendemos que este proceso debe aplicarse simultáneamente a las embarcaciones y buques de recreo de uso particular, así como a las de chárter y escuelas náuticas.

Lógicamente, en todos los estadios, las personas que se desplazasen hasta las embarcaciones y buques, deberían observar las medidas sanitarias y de seguridad que estén vigentes en cada momento de cada una de estas fases.

Consideración aparte merecen las competiciones deportivas de toda índole, que deberían ser analizadas en función de la aglomeración de personas que puedan suponer las diversas actividades involucradas en ellas, así como la composición de las tripulaciones y características de las embarcaciones participantes.

Dado que, a día de hoy, es imposible poder determinar los plazos para iniciar y poner en práctica este proceso de retorno, proponemos la creación de una comisión o mesa de trabajo en la que participen representantes de las distintas autoridades portuarias estatal y autonómicas, las Direcciones Generales de la Marina Mercante y Puertos del Estado, así como de los Ministerios de Interior y Sanidad, y las asociaciones representativas de la comunidad náutica, es decir, asociaciones empresariales, profesionales, de puertos deportivos y, por supuesto, de navegantes y usuarios de la náutica, así como las distintas federaciones de deportes náuticos y acuáticos. De este modo, se podrá ir determinando un calendario y protocolos de actuación

consensuados entre todas las partes de forma paralela a la adopción de medidas de reducción del confinamiento que ya padecemos hace semanas, estableciendo igualdad de criterios entre todas las administraciones, empresas y usuarios involucrados en esta actividad de tanta relevancia social, cultural y económica. Todo ello sobre la base de los calendarios establecidos por el Gobierno de España, ya sea a nivel estatal, autonómico, provincial o territorial.

Estas propuestas se formulan sin perjuicio de cualquier documento o protocolo de actuación de carácter técnico que pueda ser presentado o sugerido por las diferentes entidades de la comunidad náutica.

Madrid, a 27 de abril de 2020.