



PROPUESTAS PARA LA REALIZACION DE VISITAS DE CONTROL DE SEGURIDAD BÁSICA A EMBARCACIONES DE RECREO POR PARTE DE SUS ARMADORES O PERSONAS AUTORIZADAS, 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

Las asociaciones más representativas de los navegantes e instalaciones náuticas de Baleares:

ANAVRE – Asociación de Navegantes de Recreo

ACNB – Asociación Clubs Náuticos de Baleares

ANADE – Asociación de Instalación Náutico Deportivas

PDBA – Puertos Deportivos de Baleares

ADN – Asociación de Navegantes Mediterráneo

presentan las siguientes propuestas al Gobierno de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, y a instancias de éste; para la realización de visitas a las mismas por los armadores de las embarcaciones o personas autorizadas por éstos, y ello por motivos de seguridad básica, dado el riesgo que representan dichas embarcaciones, 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. Igualmente, presentamos una propuesta inicial para el reinicio progresivo de la navegación de recreo en aguas de Baleares, que consideramos podría ser también de aplicación al resto del territorio nacional.

PROPUESTA DE AUTORIZACION DE VISITAS DE INSPECCION DE SEGURIDAD BÁSICA

Esta iniciativa parte de la consideración de que muchos de los aspectos antes mencionados y que atañen a las embarcaciones 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 a 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, es por ello que proponemos las siguientes medidas:

1. Se proceda a la autorización de dichas visitas de seguridad básica a partir del 27 de abril de 2020.
2. Que, salvo casos de fuerza mayor justificable fehacientemente, únicamente pueda ir una persona por embarcación.
3. Que las visitas deban realizarse entre el orto y el ocaso, es decir, salvo casos de emergencia, nunca fuera de horas con luz diurna.
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, además de dicha documentación, 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 se proponen unas alternativas para instalaciones de gestión directa y puertos concesionados, entendiendo siempre que cada instalación adoptará los criterios que mejor crea.

I.- PUERTOS DE GESTIÓN DIRECTA

- Día 1 amarres acabados en 1 o en 6.
- Día 2 amarres acabados en 2 o en 7.
- Día 3 amarres acabados en 3 o en 8.
- Día 4 amarres acabados en 4 o en 9.
- Día 5 amarres acabados en 5 o en 0.
-

De esta forma se garantizaría un espacio de cuatro lugares de amarres en el caso más desfavorable, entre personas que pudieran coincidir a la misma hora, lo que significa una distancia mínima de 8 metros entre dos personas que pudieran coincidir simultáneamente a bordo de dos embarcaciones amarradas en el mismo pantalán.

II.- PUERTOS CONCESIONADOS.

- Cada puerto ordenará el acceso de los amarristas cuidando siempre que no supere aforo que determine cada instalación dependiendo sus características.
6. La circulación por las instalaciones hasta llegar al amarre se realizará atendiendo a las medidas de protección personal que marquen las normas vigentes.
 7. 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.
 8. 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 al servicio marítimo de la Guardia Civil y 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.

9. 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 o la tarea de mantenimiento, o trabajo. Y ello se realizará haciendo uso de los elementos de protección personal que marque la normativa.
10. En caso de fuerza mayor justificada podrán acceder a las instalaciones previo aviso al responsable del puerto.

Por otra parte, se acerca el día en que veremos cómo las actuales medidas se van relajando y, finalmente, dejando sin efecto, por ello entendemos que es necesario empezar a plantear el

REINICIO DE LA NAVEGACIÓN RECREATIVA

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. 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, la lógica nos dice que en el momento en que se pueda acceder a los puertos, lo que supondrá de por sí el inevitable contacto y relación entre armadores, personal de marinería, mantenimiento, etc... parece lógico que 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 escalones:

1º Navegación local: 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 la propia naturaleza 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 es muy inferior a la que pueda darse en espacios cerrados como comercios, oficinas, domicilios particulares, etc... Estos argumentos son válidos para cualquier tipo de navegación, incluso la que se hace "en conserva".

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.

Obviamente, 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...) así como 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 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, 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.

Dado que, a día de hoy, es imposible poder determinar los plazos para iniciar y poner en práctica este proceso, proponemos la creación de una comisión o mesa de trabajo en la que participen representantes de las distintas autoridades portuarias estatal y autonómicas, la dirección de la marina mercante y las asociaciones representativas de la comunidad náutica, es decir, asociaciones empresariales, 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 consensuado 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 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.

Palma, a 22 de abril de 2020