

Seguridad en eventos

El establecimiento por decreto de medidas de seguridad que se deben cumplir para la realización de pruebas y concentraciones náuticas ha creado un nuevo puesto de trabajo: el coordinador de seguridad.

Por Yamandú R. Caorsí

Las novedades y sorpresas legislativas no se acababan. En uno de los números pasados comentábamos la falta de reflejos del sector para poder incluir en la Ley de Calidad del Aire modificaciones al impuesto de matriculación para que se dulcificara. Ahora se trata de una norma que regula la seguridad de las concentraciones náuticas y regatas que también nos ha cogido desprevenidos. Al parecer, la única entidad que estaba al tanto de que se iba a promulgar esta norma era la Real Federación Española de Vela, cuando se trata de una actividad que interesa tanto a los clubes náuticos como a las grandes empresas de

se publicó el pasado 7 de febrero en el BOE, y entra en vigor el 7 de mayo. Aunque ya hemos dado cuenta de este hecho en un número anterior de Navegar, vale la pena hacer un análisis pormenorizado de la aplicación de esta norma. Sin duda, clubes náuticos, puertos, escuelas de vela, organizadores de eventos, asociaciones, etc, cualquier entidad que organice algo en aguas marítimas deberá tenerlo en cuenta.

En principio, y por sistema, debemos considerar que cualquier regulación que intenta mejorar las condiciones de seguridad en la navegación se debe tener como buena. Ahora bien,

cuando se trata de una norma, o reglamento, hay que tener en cuenta si efectivamente se obtendrá de su aplicación una determinada mejora, si la protección que genera no col-


chárter o eventos náuticos. En definitiva, al negocio de la náutica. Flaco favor se hace con la desinformación. Todos los interesados deberían de haber tenido la oportunidad -el derecho lo tienen- de participar en la elaboración de esa norma que implica una difícil aplicación.

El Real Decreto 62/2008 de 25 de enero, por el que se aprueba el reglamento de las condiciones de seguridad marítima, de navegación y de la vida humana en la mar, aplicable a las concentraciones náuticas de carácter conmemorativo y pruebas-náutico deportivas,

siona o dificulta de forma desproporcionada la actividad con al desarrollo de la actividad, y si es la mejor manera de afrontarla.

Como antecedente debemos indicar que la seguridad en la realización de regatas -pruebas náutico deportivas de carácter colectivo- por llamarlas como la administración, ya estaban reguladas con menos intensidad por la Instrucción de Servicios 2/1999, de la DGMM. Además, los capitanes marítimos tenían y tienen atribuciones para regular toda aquella actividad que se desarrolle en aguas donde ejercen su autoridad,

esto es, en todas las aguas territoriales españolas. El nuevo reglamento pretende unificar los criterios que deben seguir los capitanes y, desde luego, imponer unos determinados requisitos

hasta ahora no exigidos por los mismos. Salvo en lo que respecta a las regatas antes comentado, hasta la fecha los capitanes marítimos no solían regular los otros tipos de actividad. 

1 ¿A quién se aplica?

A continuación procedemos a la explicación de las obligaciones que se desprenden de la norma, para que cada cual pueda extraer sus propias conclusiones.

En una próxima entrega realizaremos una guía o protocolo de actuación que proponemos a las entidades que organizan eventos para un mejor manejo de las nuevas exigencias.

El reglamento que analizamos se aplica a:

1 Los que organicen concentraciones náuticas de carácter con-

memorativo o pruebas náutico deportivas en las aguas marítimas.

2 A los patrones de embarcaciones y sus propietarios, miembros de las entidades organizadoras, coordinadores de seguridad, etc.

No se aplicará el reglamento estudiado a aquellas concen-





traciones que estén sometidas a alguna normativa especial dictada por la administración marítima. Tal como se desprende de la norma, parece referirse a una regulación expresa para un determinado evento. Sería en aquellos casos que debido al tipo de embarcación, zona del evento, condiciones de navegación, sea necesario establecer una norma especial.

Tampoco en los casos en que se trate de grandes eventos deportivos nacionales o internacionales. Ahora bien, el reglamento que estudiamos no define qué eventos pueden o deben ser considerados como grandes eventos nacionales e internacionales.

Según la R.F.E.V. son grandes eventos nacionales aquellos que están incluidos en el calendario oficial que publica dicha Federación. Dicho esto, debemos suponer que por parte de la DGMM se dé instrucciones en este sentido a los capitanes marítimos, ya que se entiende que esperarán recibir el correspondiente listado antes de aplicar o no la norma.

Muchas de las regatas que se consideran de interés nacional o internacional carecen de una regulación propia de seguridad, en cuyo caso sería bueno que se estableciera cuál es su marco jurídico en la materia, que podrían ser las normas de la guía para organización de regatas de la RFEV.

DEFINICIONES

Para aplicar el nuevo reglamento debemos tener claras algunas definiciones:

Concentraciones náuticas de carácter conmemorativo: los actos colectivos marítimos celebrados con motivo de una efeméride o aquellos de carácter cultural, lúdico o de otro tipo, que se caracterizan por la navegación en grupo de embarcaciones normalmente inscritas en las listas tercera, cuarta, quinta, sexta y séptima, así como extranjeras, en las aguas marítimas de responsabilidad de una capitania marítima.

Nota: al hacer referencia a actos colectivos de carácter lúdico parece indicar que el Reglamento se aplica a cualquier actividad colectiva, que se confirma al indicar "o de otro tipo".

Pruebas náutico-deportivas de circuito: las pruebas náutico-deportivas de carácter colectivo o regatas que se celebran con un itinerario señalado o campo de regatas delimitado por boyas, balizas o marcas, próximo a la costa o a su vista, o dentro de las zonas de servicio de los puertos.

Nota: las pruebas de circuito deben cumplir dos requisitos: que se realicen entre boyas – generalmente puestas por el organizador– o entre balizas o marcas de señalización marítima, y que el itinerario sea próximo a la costa o a la vista.

Regatas de altura: las pruebas náutico-deportivas de carácter colectivo que tengan lugar en el mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva y en alta mar.

Nota: incluso cuando se realicen entre marca o balizas, cuando se aleja de la costa la regata es de altura. Es decir, en este caso no se consideraría la existencia de un circuito.

Entidad organizadora: la persona física o jurídica que organiza el acto o concentración náutica conmemorativa, o bien los clubes náuticos, federaciones

deportivas o cualesquiera otras entidades públicas o privadas que organicen los actos de carácter colectivo definidos en las letras anteriores

Coordinador de seguridad: persona designada por la entidad organizadora para ejercer la dirección interna del desarrollo de la concentración náutica conmemorativa o la prueba náutico-deportiva de carácter colectivo, así como para velar por el cumplimiento de las normas de seguridad y las instrucciones generales o puntuales que, en su caso, imparta la capitania marítima. En las pruebas náutico-deportivas tendrá la consideración de coordinador de seguridad el comité de regatas, cuando así se regule en la legislación sectorial que sea de aplicación a estas pruebas.

Nota: desconocemos de qué regulación sectorial se trata.

Patrón de la embarcación: persona que ejerce el mando de cada una de las embarcaciones participantes en la concentración náutica conmemorativa o la prueba náutico-deportiva de carácter colectivo.

Aguas marítimas: aquellas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, extendiéndose también a las aguas de las desembocaduras de los ríos y a las de éstos, hasta donde se hagan sensibles los efectos de las mareas, así como a los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general.

Capitán marítimo: el titular de la capitania marítima en cuyo ámbito de actuación tenga lugar la celebración de las concentraciones conmemorativas y las pruebas náuticas, de conformidad con lo previsto en la normativa reguladora de los citados órganos.

Embarcaciones participantes: aquellas que toman parte en el evento y que figuran en la relación del coordinador de seguridad.

2 Funciones del Capitán Marítimo

El capitán marítimo competente, en la zona en que se realiza el evento, deberá controlar el cumplimiento de las medidas establecidas por el reglamento que estudiamos para cada actividad, para lo cual:

1 Las entidades organizadoras pondrán en conocimiento del Capitán Marítimo la voluntad de realizar el evento mediante la correspondiente solicitud y el cumplimiento de los requisitos. Dicha solicitud debe presentarse al menos con 30 días de anterioridad a la celebración del evento.

2 Autorizará la actividad, en su caso, lo que deberá comunicarse en un plazo máximo de 10 días desde la solicitud. En nuestra opinión, si el capitán marítimo no responde en ese plazo la autorización debe considerarse concedida.



3 En caso de deficiencias al capitán marítimo lo pondrá en conocimiento del interesado, dándole un plazo de 10 días para subsanarlos. Si no se subsana prohibirá el evento.

4 Si las circunstancias lo aconsejan, en un plazo de 10 días desde que recibe la solicitud, el capitán marítimo puede exigir que se adopten medidas complementarias a las reguladas, prohibiendo el evento si no se toman. También puede proponer esas medidas el interesado.

5 Podrá prohibir el evento también en los casos que existe constancia formal o material de que se han falseado datos, o que la entidad organizadora no haya suscrito el seguro o prestado aval en el caso que sea exigido.

6 Podrá suspender el evento cuando constate que las medidas de seguridad no se cumplen, u otra causa por la cual puedan haber riesgos.

7 Podrá anular o retrasar el evento cuando las circunstancias lo aconsejen, incluso después de empezado. Se puede comunicar por cualquier medio si bien la resolución escrita debe emitirse en un plazo máximo de 24 horas.

8 Cuando la importancia del evento lo aconseje, el capitán marítimo lo comunicará a la Delegación o Subdelegación de Gobierno para poder coordinar con los medios de protección civil de la correspondiente Comunidad Autónoma, apoyos necesarios para atender emergencias que puedan producirse.

Cabe preguntarse qué sucede en el caso de que, pasados los 10 días que tiene el Capitán Marítimo para resolver, no se dicta resolución expresa. Ordena la ley 30/1992, de régimen jurídico de las administraciones públicas, procedimiento administrativo que los interesados deben entender como estimadas por silencio administrativo aquellas solicitudes en todos los casos,

salvo que una norma con rango de ley, o de derecho comunitario, establezca otra cosa. En consecuencia, por establecer el propio procedimiento que estudiamos un plazo de 10 días para resolver, sin que exista una norma legal ni de derecho comunitario que establezca que pasado ese plazo la solicitud deba considerarse desestima-

da, hay que entender la falta de resolución como una autorización para la celebración del evento.

Pasados los 10 días sin que el capitán marítimo resuelva, éste queda vinculado por el silencio, no pudiendo hacer más que dictar resolución expresa autorizando el evento.

NECESIDAD DE SEGURO ESPECÍFICO O AVAL

Las **entidades organizadoras** deben comprobar que todas las embarcaciones que participen en el evento tengan asegurada la responsabilidad conforme a lo previsto en el Reglamento de seguro de responsabilidad civil, de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas (Real Decreto 607/1999, de 16 de abril) como requisito previo para participar en el mismo. Alternativamente, dicha responsabilidad podrá garantizarse:

1 Mediante la constitución de aval, a primer requerimiento y sin beneficio de excusión, con el alcance y las condiciones previstas por el reglamento del seguro de responsabilidad civil de embarcaciones de recreo.

2 Mediante la suscripción de cualquier otro seguro de responsabilidad civil que cubra los posibles daños a las personas embarcadas y a terceros, siempre que la cobertura del seguro se exija por federaciones deportivas como requisito para participar en competiciones.

No se comprende bien a qué se refiere ya que quien debe tener el seguro, según el reglamento, es el **propietario** de la embarcación, es decir, no se trata de un seguro o aval que deba prestar el organizador. Dicho esto, todo parece indicar que también puede contratar un seguro global o aval el organizador, aunque entendemos que las coberturas que ofrece el seguro obligatorio de embarcaciones de recreo, pensado para una embarcación, sería totalmente insuficiente para cubrir un grupo de las mismas

Las embarcaciones que se utilicen en **régimen de alquiler**, además de tener asegurada o garantizada su responsabilidad civil, deberán contar con un seguro de accidentes, y se aplicarán con carácter supletorio, para fijar su cuantía, los importes de las indemnizaciones previstas en el anexo del Reglamento del seguro obligatorio de viajeros, aprobado por Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre. Tanto el seguro citado o, en su defecto, el aval, deberán indicar de forma expresa que se constituyen en aplicación de este reglamento.

3 Regimen sancionador

El reglamento prevé que el incumplimiento de lo dispuesto en la norma sea sancionado conforme a lo establecido en el capítulo III del título IV de la ley 27/1992, de Puertos del Estado y Marina Mercante.

A continuación indicamos en qué preceptos de la ley podría encuadrarse el incumplimiento de lo dispuesto por el reglamento.

Como infracciones leves

En lo que se refiere a las actividades sujetas a previa autorización, concesión o prestadas mediante contrato, como las reguladas por el reglamento que estudiamos:

El incumplimiento parcial o total de otras obligaciones establecidas en la presente Ley (Ley 27/1992) y en las disposiciones que la desarrollen y apliquen, y la omisión de actos que fueren obligatorios conforme a ellas.

Infracción que puede ser sancionada con multa de hasta 60.000 Euros.

Como infracciones graves

Infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo:

Incumplir las normas reglamentarias o las instrucciones de las Capitanías Marítimas sobre régimen y tráfico de embarcaciones, incluso de recreo o dedicadas a

GRANDES EVENTOS DEPORTIVOS DE CARÁCTER NACIONAL E INTERNACIONAL

En principio, el reglamento que analizamos, según el precepto 4.2, no se aplica a los grandes eventos deportivos de carácter nacional o internacional, que se registrarán por sus propias normas. En mi opinión, la redacción del mismo no deja el asunto muy claro.

1 Dice que se registrarán por las normas "especiales" que les sean de aplicación. Pues bien, podemos contar con las manos las regatas que tienen sus propias reglas (tal vez se piense en la Copa América), por lo cual serían a muy pocas pruebas a las que no se

aplicaría el reglamento. Por ejemplo, la Christmas Race, por indicar una de las más conocidas de vela ligera, no tiene una "norma especial" que la regule.

2 Por otra parte, se aplica a estos grandes eventos lo dispuesto en los artículos 16 y 17.

El artículo 16 establece disposiciones especiales para regatas de altura y largo recorrido, que deberán cumplir los criterios de seguridad del reglamento y aquellos otros previstos en el ordenamiento vigente. Es decir, a estas se aplica el reglamento. En

su virtud, entiendo que a regatas como La Ruta de la Sal este será de aplicación.

El artículo 17 se refiere a regatas internacionales. Dice que cuando partan, pasen o lleguen a puertos españoles les serán de aplicación las normas establecidas por la propia organización. Ahora bien, los capitanes marítimos deben comprobar que los requisitos de seguridad sean similares a los del reglamento estudiado, pudiendo imponer de forma motivada la adopción de aquellas medidas que no se hayan contemplado. Para ello deben ser notificados con al menos 15 días de antelación.

cualquier uso, y sobre el empleo de todo artefacto cuya utilización pueda significar riesgo para la navegación o para las personas.

Conducta que puede ser sancionada con multa de hasta 120.000 Euros.

En cuanto al sujeto responsable, cuando las infracciones se cometen con ocasión de la navegación,

serán responsables el titular de la actividad empresarial, y en el caso de embarcaciones de recreo el propietario o el responsable directo de la infracción. En cualquier caso, será responsable subsidiario el patrón de la misma.

Cuando la infracción no se produzca con motivo de la navegación, serán responsables los que

realicen actividades que se vean afectadas por la legislación reguladora de la Marina Mercante a la que vaya dirigido el precepto infringido, o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad. Habrá considerar en este caso como responsables al organizador y al coordinador de seguridad.

Conclusiones finales

1 Existe una importante carga burocrática que afectará a todos los organizadores.

2 Se deberá tener programados los eventos con una anticipación de 30 días. Esto será un problema para las entidades dedicadas a la organización de eventos empresariales.

3 Se exige un número de embarcaciones de apoyo que no debe ser inferior a 1 por cada 20 embarcaciones y 1 cada 10 cuando se trate de pruebas de vela ligera. Ello sin duda aumentará los costes para el organizador, en un momento en que, en el caso particular de las regatas, son cada vez más las quejas de los aficionados por los altos precios de los derechos de inscripción.

4 Se establecen unas obligaciones, en particular para el coordinador de seguridad, de



control sobre las embarcaciones –estado de la embarcación y documentación– que entendemos impropias.

5 Salen mal paradas las regatas en solitario, ya que literalmente se prohíben aquellas que no sean se circuito, es decir, aquellas regatas que no se celebran con un itinerario señalizado o campo de regatas delimitado por boyas, balizas o marcas, próximo

a la costa o a su vista o dentro de las zonas de servicio de los puertos.

Como decíamos, a priori cualquier cosa que sirva para aumentar la seguridad debe tenerse como buena, pero cuando lo que se hace es redoblar los controles que ya realiza la administración puede resultar exagerado, y lo que es peor, que aquella pretenda descargar su responsabilidad sobre entidades particulares. El patrón de una embarcación es directo responsable de su estado, del cumplimiento de la normativa, de mantener la seguridad de la navegación y actuar de forma marinera.

Por otra parte, también podría interpretarse que la administración marítima, siguiendo principios más anglosajones, pretende descargarse de sus obligaciones actuales, transfiriéndolas directamente a los implicados. Pero con una cierta tutela.