

COMENTARIOS AL EDICTO DE LA CAPITANIA DE MALAGA 2017 DE 2/03/17
POR EL QUE SE DAN NORMAS PARA LA UTILIZACION DE EMBARCACIONES DE RECREO Y
ARTEFACTOS FLOTANTES O DE PLAYA Y NORMAS APLICABLES A BAÑISTAS Y BUCEADORES

Para los que tienen mucha prisa.-

El edicto de 2017 permite la navegación de kayaks entre los 200 metros y media milla náutica, únicamente durante horas diurnas y con buen tiempo, en condiciones de visibilidad de 1 milla.

Deben utilizarse los canales balizados para entrar y salir, por los que se navegará a una velocidad inferior a 3 nudos y deberá respetarse una distancia de 50 metros a una boya que señale la presencia de un buceador.

No es necesario el uso de chaleco salvavidas o de ayuda a la flotabilidad, aunque desde aquí consideremos que es imprescindible.

Para quienes les interesa profundizar algo más en el tema.-

Introducción.-

El objetivo de este documento es tratar de ofrecer un análisis del edicto. El edicto de Capitanía es la norma que más condiciona la navegación en kayak de mar. Habitualmente regula esta cuestión con polémica, debido en gran parte al desconocimiento no solo de las actividades que se regulan, sino a la propia actividad de regulación: cualquiera que haya practicado alguna vez el *surf* sabrá por experiencia propia que en este deporte es inviable el uso de un chaleco de ayuda a la flotabilidad, que exige el edicto de 2017; cualquiera que haya leído alguno de los edictos, se percatará, sin necesidad de ser jurista, de que su redacción deja mucho que desear.

Jurídicamente el “edicto” (denominado “bando” por algunas Capitanías) es una norma de difícil catalogación, y de difícil conocimiento. Una de sus particularidades es la de que se publica anualmente, y que el publicado deroga el del año anterior. Otra, es que aun cuando, técnicamente, es una norma que procede de la Administración del Estado, es difícil de localizar en el Boletín Oficial del Estado, siendo lo usual que aparezca publicada en el Boletín Oficial de la Provincia, e incluso, en ocasiones, en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma, usualmente en el primer trimestre del año.

Y pese a que todos conocemos que *la ignorancia de las leyes no nos excusa de su cumplimiento*, lo cierto es que resulta difícil conocer los edictos y sus modificaciones, lo que no sólo dificulta su cumplimiento sino también, su

impugnación, en caso de que los afectados no estemos de acuerdo con su contenido.

En el caso de la Capitanía Marítima de Málaga estos edictos suelen conocerse gracias a las comunicaciones que la Capitanía realiza al Ayuntamiento, y a la publicación que éste hace en su página web.

Cuestiones generales.-

El edicto de 2016 sigue definiendo nuestras embarcaciones como “*artefactos flotantes o de playa*” (apartado A.1.2.a) asimilándolas a motos de agua o hidropedales. Esta denominación – ojo, que no es inventada por la Capitanía de Málaga, sino por el Estado) denota el desconocimiento al que antes se hacía mención: denominar *artefacto flotante* o englobar dentro de esta categoría a una embarcación, utilizada para la pesca, la caza y el transporte por quienes la crearon hace ya – posiblemente - varios miles de años, demuestra una falta de sensibilidad que explica la deficiente regulación de esta disciplina.

Pero además de la falta de sensibilidad demostrada, la norma de este año contiene una regulación con errores, que motivaron la necesidad de enmendar el edicto, al poco de publicarlo.

La lectura del edicto muestra cómo se preveía en el mismo un apartado B.1.3 para regular la distancia máxima de navegación de los kayaks en *uso particular*, que sin embargo no está (en su lugar, esta regulación aparecía y aparece, por error en el apartado B.1.2.1.b).

El 24 de marzo de 2017 Capitanía se da cuenta de la falta del apartado B.1.3, y se ve obligada a realizar una modificación del edicto, pero increíblemente vuelve a equivocarse y en lugar de incluir el texto del apartado B.1.2.1.b en el apartado B.1.3, lo que hace es convertir el apartado B.1.4 en el B.1.3 y el B.1.5 en el B.1.4. Es decir, se *corre* la numeración de los apartados para colmar el *olvido* y se deja a los *kayaks en uso particular* regulados bajo el apartado B.1.2 dedicado a los *artefactos flotantes o de playa explotados comercialmente o sin ánimo de lucro*.

Al margen de lo anterior, las dos cuestiones más relevantes reguladas por los edictos de Capitanía han sido tradicionalmente la distancia máxima de navegación y las condiciones para la práctica de la navegación. El edicto de 2016 regula también ambas cuestiones.

Distancia máxima de navegación.-

Como se ha visto, el edicto reproduce una distinción entre *kayaks* que aparecía ya en la modificación del edicto de 2016, en la que se distinguía, con buen criterio, entre *explotados comercialmente o explotados sin ánimo de lucro* y el resto de los *kayaks*, es decir, aquellos a los que en la se denominaban *kayaks en uso particular*.

Conviene recordar que los edictos de 2015 y 2016 establecieron una regulación conforme a la cual todos los kayaks, sin distinción, debían navegar entre los 50 y los 200 metros medidos desde la orilla. Esta circunstancia, y la forma en la que regulaba restrictivamente la práctica de otros deportes como el windsurf, obligó a Capitanía Marítima a modificar el edicto de 2016, que pasó a distinguir (apartado B.1.3.1.a y b) entre kayaks explotados comercialmente y kayaks en uso particular o que participen de una excursión marítima.

Perpetuar esta distinción es algo positivo, pues al margen de situaciones puntuales cabe suponer un mayor grado de inexperiencia y desconocimiento del medio y de las condiciones de seguridad a quien alquila un kayak (habitualmente un autovaciable) que a quien navega asiduamente con un kayak de mar.

La distancia máxima de navegación aparece regulada en el apartado B.1.2.1.b) y se sitúa entre la línea de balizamiento (200 metros) y la media milla náutica, medida desde la costa.

Dado que la línea de balizamiento tiende a la protección de los bañistas, y no se halla instalada durante todo el año, cabe entender que, fuera de la temporada de baño (cuando no está instalada) la zona de navegación comienza en la misma línea de costa.

Otras condiciones para la navegación.-

Tanto los *kayaks en uso particular* como los *kayaks objeto de explotación* están sometidos a otras condiciones de navegación, en este caso, comunes para ambos. Siendo esto así, no parece razonable que si el edicto pretendía distinguir entre ambos tipos de *kayaks* a la hora de establecer la distancia máxima de navegación someta ahora, a unos y otros, a las mismas condiciones.

Estas condiciones están reguladas esencialmente en el apartado B.1.3 (tras la modificación de 24 de marzo), pero también deben tenerse en cuenta otros apartados que afectan a la navegación en *kayak de uso particular*, y son:

- La navegación en kayak solo puede realizarse durante horas diurnas (B.1.3).
- La navegación en kayak sólo puede realizarse con buen tiempo (B.1.3).
- La navegación en kayak sólo puede realizarse en condiciones de visibilidad de 1 milla (B.1.3).

- La navegación en kayak deberá iniciarse y terminar a través de canales balizados y a una velocidad inferior a 3 nudos (B.3.7).
- El kayak no podrá llevar un número de personas a bordo que supere la capacidad para la que está diseñado (B.4.4).
- El kayak no podrá acercarse a menos de 50 metros de una boya que señale la presencia de un buceador (B.4.8).

Conclusiones.-

Nos encontramos ante una norma restrictiva. La Capitanía Marítima restringe cada año, con ocasión de la elaboración de cada edicto, las normas que regulan la práctica de deportes acuáticos en general y del kayak de mar en particular. Basta recordar que, el edicto de 2011, establecía una distancia máxima de navegación de una milla, contada desde la costa, y la posibilidad de navegar con hasta fuerza 4 de la escala de Douglas (mar fuerte con altura de olas superior a 1,25 m con equivalencia de viento fuerza 5 de la escala Beaufort). ¿Qué ha ocurrido desde 2011, que justifique media milla menos?

Pues con mucha probabilidad, lo que ha ocurrido es que el kayak de mar (entre otras disciplinas que *padecen* estas regulaciones) es percibido por la Administración no como una actividad deportiva, sino como una actividad generadora de *problemas*, que la Administración regula con la esperanza de que, cuanto más se restrinja, menores quebraderos de cabeza dará a unas autoridades que muestran no solo un desinterés, sino una falta de notable de conocimiento y sensibilidad.

Curiosidades.-

Existen en el edicto algunas cuestiones cuando menos, *curiosas*:

- Chaleco homologado.- Además de la falta de regulación de la distancia máxima de navegación, resulta llamativo, por ejemplo, el hecho de que el edicto exige el “chaleco homologado” (apartado B.4.6) para el ejercicio de ciertas actividades tales como *surf* o *body surf*, pero no para la práctica del kayak de mar.

Ya hemos visto cómo la exigencia de un *chaleco homologado* para la práctica del surf muestra un desconocimiento de este deporte: ¿cómo puede un surfista que nada mar adentro realizar la maniobra conocida como *el pato* con un chaleco?

Pero si esto es llamativo más lo es aún que no se exija un chaleco de ayuda a la flotabilidad para la práctica del kayak, y específicamente, del kayak de mar.

- Buen tiempo. Lo que es *buen tiempo* para unos (un día espléndido de sol), puede no serlo en cambio para otros (a quienes no le guste pasar calor). El tiempo es opinable, y en términos jurídicos sería lo que se llama un *concepto jurídico indeterminado*. Una norma que se expresa en términos concretos (millas náuticas, metros, fuerza en las escalas de viento) conceptos mensurables, no debería hacer referencia al *buen tiempo*, porque, por ejemplo, cuando hay olas y la mayoría puede pensar en *mal tiempo*, los practicantes de kayak surf pensarán a buen seguro lo contrario.

- ¿Qué ocurre con el surf? El edicto no contempla el hecho de que una modalidad del kayak consiste precisamente en surfear las olas. Además de que no hace *buen tiempo*, las olas, suelen darse – aunque no necesariamente – con vientos superiores a Fuerza 3 en la escala de Beaufort y tal vez con olas de tamaño superior a las que el edicto de 2011 consideraba aptas para la navegación. En estas circunstancias, hay que quedarse en casa. Según el edicto.

- Kayaks en uso particular.- El término utilizado por el edicto es extraño y equívoco. La única interpretación posible es que el edicto ha intentado evitar referirse a la *propiedad* del kayak y regular el uso tanto por su *propietario* como por cualquier otra persona, siempre que no medie *explotación comercial*. Por cierto, el edicto utiliza también los términos *explotación comercial* o *sin ánimo de lucro*. Y francamente, es difícil pensar en como un kayak pueda ser *explotado sin ánimo de lucro*, dado que los términos *explotación* y *económico* son hoy difícilmente separables.

- Teléfono de Salvamento Marítimo. Otra cuestión llamativa es que el edicto, como ya ocurría con otros anteriores, contiene (apartado G.5) una mención al número de teléfono de Salvamento Marítimo para caso de accidente: 900.202.202.