BREVE HISTORIA DE LA SEGURIDAD EN LA RECREACIÓN NÁUTICA

La Ley Núm. 430 del 21 de diciembre de 2000, mejor conocida como *Ley de Navegación y Seguridad Acuática de Puerto Rico*, es una ley joven, tiene poco menos de 11 años de haber sido redactada, pero su origen se puede decir que data de la primera mitad del siglo XIX cuando el Gobierno de los Estados Unidos, para 1840, aproximadamente, ya contaba con un Departamento de Inspección de Vapores (barcos propulsados por vapor) con el fin de establecer inspecciones de seguridad a estos navíos de la época, siendo éste el primer esfuerzo por garantizar un nivel de seguridad en la navegación.

En cuanto a la recreación náutica, un factor importante en su desarrollo fue la introducción del motor fuera de borda (MFB) para inicios del siglo XX. Los primeros MFB sólo alcanzaban unas 8 mph, eran colocados en botes de remos y no existían normas de seguridad. De estos inicios surge una de las actividades favoritas de la población.

Ya para el 1910 se creó la primera Ley Federal que imponía requisitos a los botes recreativos como luces de navegación y equipo de sonido; el "*Motorboat Act de 1910"*. En el 1918 se implantó el *"Federal Numbering Act"* estableciendo un sistema de numeración de embarcaciones responsabilizando de su ejecución al Gobierno Federal. El *"Motorboat Act de 1910"* fue enmendado por el *"Motorboat Act de 1940"* el cual impuso requisitos específicos para tener abordo salvavidas, sistema de ventilación en el cuarto de máquinas y otras medidas aplicables a embarcaciones pequeñas que transportaban pasajeros. También clasificó las embarcaciones de motor por tamaño, según está establecido al día de hoy, y definió lo que constituía operar negligentemente una embarcación. Ya para este período era notable el aumento de accidentes que envolvían a los botes recreativos.

Luego del *"Motorboat Act de 1940"* el Congreso redactó el *"Federal Boating Act de 1958"*, eliminando la *"Federal Numbering Act"* y estableciendo un método formal de registración de botes, uniforme, a nivel nacional. Adjuntamente requirió la compilación de reportes de accidentes, así como la publicación de estadísticas en este renglón. El actual método de numeración de botes proviene de esa ley que también delegó la responsabilidad de enumerar las embarcaciones recreativas a los estados y territorios. Requirió que los operadores envueltos en accidentes náuticos rindan asistencia y exigió a los nautas que los accidentes sean reportados a oficiales designados. Como resultado de la implantación de esta ley se tienen las primeras estadísticas oficiales; para el 1960 habían 2.4 millones de embarcaciones recreativas a nivel nacional y 819 personas perecieron en accidentes de botes. Otro beneficio de esta ley fue el proveerle oportunidades a los estados para que fomenten la seguridad en la práctica de la navegación recreativa, estableciendo legislación y programas de seguridad en sus jurisdicciones.

El *"Boating Act de 1958"* no proveía suficientes regulaciones específicas para manufactureros de embarcaciones y, entre 1960 y 1967, el número de embarcaciones aumentó a 4.7 millones y las muertes informadas en el 1967 excedieron de 1,300. Durante este tiempo, múltiples quejas inundaron el congreso sobre problemas con diseño y construcción de las embarcaciones recreativas.

El Presidente Richard Nixon firmó la *" Federal Boat Safety Act de 1971"*, la cual está en vigencia hasta el día de hoy. La Ley enmendaba el *" Motorboat Act de 1940"* y eliminaba, casi por completo, el *"Boating Act de 1958"*. Entre las medidas innovadoras está la creación del Consejo Nacional de Seguridad Náutica Recreativa, entidad responsable de estudiar y aprobar cualquier propuesta de cambios en las leyes y reglamentos federales que afecten al nauta. Adicionalmente, estableció un Programa Nacional de Seguridad Náutica Recreativa, reguló de manera más completa los estándares de manufactura de embarcaciones y proveyó legislación para establecer un programa subvencionado por el Gobierno Federal, que requiere de la participación voluntaria de los estados y territorios para ayudar a mejorar la seguridad náutica.

La Oficina del Comisionado de Navegación se establece al amparo de la Ley Núm. 48 de 27 de junio de 1986 y fue enmendada por la, ya mencionada, Ley Núm. 430, siendo el Comisionado de Navegación el administrador de esta ley. Previo al 1986 era la Autoridad de los Puertos quien registraba y administraba los reglamentos de la actividad náutica recreativa. Actualmente, este programa de seguridad existe en todos los estados y territorios de los Estados Unidos y subvencionado por los Estados Unidos, como se mencionó anteriormente.

Todo este proceso histórico no viene como condición de análisis proactivos o ideas innovadoras que surgieron de la nada. Estos programas, como muchos otros, son establecidos debido a accidentes trágicos que costaron vidas y propiedades. Aquel pasajero que aborda un crucero y se tiene que poner un salvavidas y conocer dónde están los botes salvavidas, o el nauta que se le requiere a bordo un extintor, o el fabricante de botes pequeños que debe instalarle flotación integrada al casco del mismo; todos tienen algo en común; medidas de seguridad, que de una u otra forma pueden hacer la diferencia entre la vida y la muerte, en caso de accidentes. Los propios cambios que ocurrieron en Puerto Rico en el 1986 con la creación de la Ley Núm. 48, descrita anteriormente, fueron el resultado de un accidente trágico en el área norte de Puerto Rico.

Es nuestro objetivo, en la Oficina del Comisionado de Navegación, el minimizar pérdidas de vida, lesiones personales, daños a la propiedad e impacto ambiental asociados con el uso de embarcaciones recreativas, mediante métodos efectivos de prevención, y así maximizar el seguro y pleno disfrute de las aguas de Puerto Rico.