



CLUB NÁUTICO "ALCÁZAR"
AULA DE FORMACIÓN

Apuntes

LEGISLACION

Patron de Embarcaciones Deportivas

P. E. R.

1.- REGLAMENTO DE POLICÍA DE PUERTOS: EXTRACTO DE LAS NORMAS QUE AFECTAN A LAS EMBARCACIONES DE RECREO RESPECTO AL TRAFICO MARITIMO Y NAVEGACIÓN INTERIOR

Este Reglamento se refiere al orden, limpieza y normas de funcionamiento de los puertos. Cada puerto tiene unas **normas específicas según sus características**, pero las hay de **carácter general**:

1. Es obligatorio tomar práctico a los barcos mayores de 50 toneladas de arqueo bruto.
2. Se deberán obedecer las Ordenes del Capitán Marítimo.
3. Se colocaran rateras (defensas contra las ratas) en las amarras.
4. **No arrojar basuras al agua ni al muelle.**
5. Colocar defensas al costado de atraque.
6. Entrar y salir de puerto con marcha moderada. **Máximo 3 nudos**
7. No fondear en la bocana del puerto.
8. Los **barcos que salen tienen preferencia sobre los que entran.**

Como norma general, las embarcaciones deportivas y de recreo, **se mantendrán alejadas de las derrotas de los buques y embarcaciones tales como remolcadores, gánquiles, dragas, qabarras, embarcaciones de tráfico de pasajeros, de Practico de Puerto y demás dedicadas a fines comerciales**, procurando en todo momento **no violentar la maniobra** de estos buques y embarcaciones, y navegando lo mas cerca posible del límite exterior del paso o canal que quede por su costado de estribor.

Las embarcaciones deportivas y de recreo, **deberán ser siempre patroneadas por personal con el titulo correspondiente** que les faculte para el mando de las mismas, debiendo navegar **en las zonas expresamente permitidas** para dichas embarcaciones.

Por las embarcaciones deportivas y de recreo, **se procurara evitar el realizar navegaciones en el cauce de las rías** y sus afluentes, durante las horas en que por circunstancias de riada o estado de marea, sea notoria **la intensidad de corriente.**

2.- LIMITACIONES A LA NAVEGACIÓN EN PLAYAS, LUGARES PRÓXIMOS A LA COSTA, PLAYAS BALIZADAS, CANALES DE ACCESO, RESERVAS MARINAS

La **Autoridad de Marina** en todo momento **puede restringir la navegación según su criterio** en determinadas zonas, por razones de seguridad, e **incluso prohibir la salida de puerto** cuando las **condiciones meteorológicas** así lo exijan.

La **practica de deportes náuticos** en embarcaciones a **vela, surf, motor y esquí náutico**, quedan **prohibidas a menos de 200 metros de las playas** y a **50 metros del resto del litoral.**

No se **fondeara a menos de 200 metros de las playas con bañistas** a excepción de hacerlo en los **lugares indicados** para tal fin.

Las embarcaciones **menores de 4 metros de eslora a motor o vela** que se dirijan hacia la costa, lo harán lo más **perpendicularmente posible** e igualmente al **mínimo de velocidad**, que en ningún caso **sobrepasara los 3 nudos.**

En el **interior de los puertos o canales**, evitaran **interferir las maniobras** de los buques mayores y **no rebasaran los 3 nudos** de velocidad.

Los **buceadores** deben señalar su presencia con **un boyarín rojo con una franja blanca**, en cuyo caso las embarcaciones deberán darles **un resguardo de 25 metros.** Las embarcaciones con buzo sumergido exhibirán una **reproducción en material rígido**, y de altura **no inferior a 1 metro**, de la bandera **"A" del Código Internacional**, tomándose las medidas para garantizar su visibilidad en todo el horizonte.

3.- BALIZAMIENTO DE PLAYAS, LAGOS Y SUPERFICIES DE AGUAS INTERIORES

INTRODUCCIÓN

La regulación de actividades que se ejercen en los tramos de costa indicados en el artículo 69 del Reglamento General para desarrollo y ejecución de la **Ley 22/1988, de 28 de julio**, de Costas y en los lagos, lagunas y superficies de aguas interiores, **exige que se disponga un adecuado balizamiento.** Por **Resolución Ministerial del 2 de septiembre de 1991** se determina el balizamiento preceptivo.

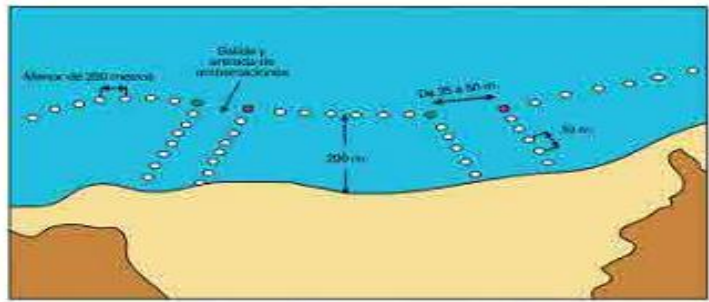
BALIZAMIENTO

1. El **borde exterior de las zonas de baño** situadas en los tramos de costa indicados en el artículo 69 del Reglamento General para desarrollo y ejecución de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, o el borde exterior de las zonas de baño situada en lagos, lagunas y superficies de aguas interiores. se balizara por medio de **boyas cónicas de color amarillo**, de ochenta centímetros de diámetro, fondeadas a **distancias no superiores a doscientos metros** entre unas y otras.
2. Se abrirán a través de los bordes exteriores de las zonas de baño, **canales de paso** de anchura variable entre **veinticinco y cincuenta metros**, que serán utilizados por las **lanchas de esquí acuático**, los **artefactos de tracción de vuelos ascensionales**, los **pequeños barcos veleros**, los **aerodeslizadores** y las demás embarcaciones y artefactos de recreo de playa. Su trazado, salvo casos excepcionales, ser **perpendicular a la orilla.** La entrada en estos canales transversales de paso se balizara por medio de dos boyas cónicas, con **sentido convencional de balizamiento**, siendo el diámetro del flotador ochenta centímetros. Los lados de canales transversales de paso se balizaran con boyas cónicas

de color amarillo, de ochenta centímetros de diámetro, ancladas **cada diez metros**. Las Autoridades periféricas, en el ámbito de sus competencias, para la autorización de los canales de paso, deberán tener en consideración el tipo de los artefactos y su capacidad de maniobra con el fin de evitar riesgos en la navegación por los mismos.

3. Tanto en playas como ríos, lagos y demás zonas donde se practiquen las actividades anteriores se colocaran señales que **tendrán forma cuadrada** de un metro de lado. Las señales de **prohibición estarán constituidas por símbolos negros sobre fondo blanco, bordeadas y cruzadas por una franja de color rojo.**

Las señales de **autorización estarán constituidas por símbolos blancos sobre fondo azul.** Las **reservas marinas al igual que las almadrabas** se balizaran por medio de una **marca cardinal luminosa**, con un alcance nominal no inferior a **tres millas náuticas**, fondeada en la parte exterior de la rabeira de fuera y cuya descripción se ajustara a la del cuadrante por el que se ha de navegar para librar la almadraba o reserva marina.



4.- PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN: PROHIBICIONES, RECOGIDA DE RESIDUOS, IDEA DE LOS QUE AFECTA A LAS EMBARCACIONES DE RECREO SEG/N LO DISPUESTO EN EL ANEXO V DEL CONVENIO MARPOL. RESPONSABILIDAD DEL PATRÓN. CONDUCTA ANTE UN AVISTAMIENTO

El Convenio **MARPOL 73/78** trata de unas **reglas con el fin de evitar la polución y contaminación del medio ambiente**. Este Convenio tiene su origen en el naufragio de un petrolero que embarranco en las costas de Inglaterra en 1967 y produjo la primera gran contaminación del mar por hidrocarburos que tuvo resonancia mundial. Las implicaciones de este accidente llevaron a que la Organización Marítima Internacional (OMI), organismo dependiente de Naciones Unidas, convocase una Conferencia Internacional que tuviese por objeto dictar normas para la contaminación del mar por productos transportados en los barcos. El **MARPOL** consta de una serie de artículos y **cinco anexos técnicos** en los que se dictan una serie de **reglas encaminadas a la prevención de la contaminación por descargas y vertidos al mar**.

El **anexo V** trata de las Reglas para **prevenir la contaminación por las basuras** de los barcos, y establece que para ello se ha de tener en cuenta:

Resumen de reglas aplicables a la eliminación de basuras en la mar

Tipo de basuras	Todos los buques salvo las plataformas (2)		Plataformas mar adentro (2)
	Fuera de las zonas especiales	En las zonas especiales	
Plásticos: comprenden cubillería y redes de pesca de fibras sintéticas y bolsas de plástico para las basuras	Eliminación prohibida	Eliminación prohibida	Eliminación prohibida
Materiales flotantes de estiba, revestimiento y embalaje	A más de 25 millas fuera de la costa	Eliminación prohibida	Eliminación prohibida
Papel, trapos, vidrios, metales, botellas, loza y desperdicios análogos	A más de 12 millas	Eliminación prohibida	Eliminación prohibida
Todos los otros tipos de basuras, incluidos papel, trapos, vidrios, etc., desmenuzados o triturados	A más de 3 millas	Eliminación prohibida	Eliminación prohibida
Desechos de alimentos no desmenuzados ni triturados	A más de 12 millas	A más de 12 millas	Eliminación prohibida
Desechos de alimentos desmenuzados o triturados (1)	A más de 3 millas	A más de 12 millas	Eliminación prohibida
Desperdicios de varias clases mezclados	(3)	(3)	(3)

(1) Las basuras desmenuzadas o trituradas han de pasar por una criba de un grosor máximo de 25 mm.

(2) Las plataformas mar adentro y los buques auxiliares comprenden todas las plataformas fijas o flotantes dedicadas a la explotación o explotación de los recursos minerales de los fondos marinos y todos los buques que se encuentren atracados a dichas plataformas o estén a menos de 500 m. de distancia de las mismas.

(3) Cuando las basuras estén mezcladas con otras sustancias perjudiciales sujetas a prescripciones diferentes sobre eliminación o descargas se aplicarán las prescripciones más rigurosas.

En los mares *Mediterráneo, Báltico, Negro, Rojo y Golfo Pérsico*, llamados zonas especiales, esta prohibido arrojar a estos mares, plásticos, papeles, trapos, vidrio, metal, loza, madera, bidones, cajas y, en general, cualquier materia que pueda flotar. Se puede tirar, a más de 12 millas de la costa restos de comida.

En todos los demás mares, esta prohibido arrojar al mar plásticos de cualquier clase. Se puede tirar, a más de 12 millas de la costa resto de comidas, papeles, trapos, vidrio, metal, loza, etc., y a más de 25 millas, madera, bidones, cajas, y, en general, cualquier materia que flote. Sin embargo se puede tirar a más de 3 millas, todos los otros tipos de basuras, incluido papel, trapos, vidrios, etc., así como de desechos de alimentos, siempre que estén desmenuzados o triturados.

España esta sujeta a la legislación internacional y tiene además una legislación interna que regula la lucha contra la contaminación en las costas españolas. La Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 24 de Noviembre de 1992 dice que la Dirección General de la Marina Mercante tendrá a su cargo la prevención de la contaminación producida desde buques, plataformas fijas y otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y la protección del medio ambiente marino.

La D.G.M.M. establece unos criterios por el que se regulan las instalaciones de recepción de residuos oleosos procedentes de los buques, en cumplimiento con el Convenio Internacional MARPOL 73/78^a. En uno de sus apartados dice:

Las embarcaciones deportivas o de recreo se regirán por las siguientes normas, en cuanto a la declaración de residuos:

- a) Las embarcaciones nacionales y las extranjeras con base en un puerto nacional o de la Unión Europea en el que se expida Certificado de Recepción de Residuos, tendrán que cumplimentar la Declaración de Residuos una vez al año. Esta Declaración será exhibida ante las Autoridades Marinas cuantas veces se solicite durante los actos de Despacho.
- b) Las embarcaciones extranjeras distintas a las anteriores cumplimentarán la Declaración de Residuos en el primer puerto español de arribada y será válido durante el año en cuestión.
- c) Las embarcaciones deportivas que por sus características de equipo propulsor, sean susceptibles de generar un cantidad de residuos que, a juicio de la Inspección, no puedan ser almacenados a bordo durante el período anual indicado, se anotará en su Rol o documentación similar, la fecha aproximada de entrega de residuos, especificando las sanciones que su incumplimiento lleva aparejadas.

En cuanto a la descarga de aguas sucias (lavabos, inodoros, duchas, cocinas, lavaderos, etc.), se prohíbe su descarga en el mar a menos que cumplan las siguientes condiciones.

- a) Que el buque efectúe la descarga a una distancia superior a 4 millas marinas de la tierra más próxima si las aguas sucias han sido previamente desmenuzadas y desinfectadas mediante un sistema homologado por la Administración, o a distancia mayor que 12 millas si no han sido previamente desmenuzadas ni desinfectadas. En cualquier caso, las aguas sucias que hayan estado almacenadas en los tanques de retención no se descargaran instantáneamente, sino a un régimen moderado, hallándose el buque en ruta navegando a una velocidad no menor que 4 nudos.
- b) Que el buque utilice una instalación para el tratamiento de las aguas sucias que haya sido certificada por la Administración.
- c) Que el buque se encuentre en aguas sometidas a la jurisdicción de un Estado y esté descargando aguas sucias cumpliendo prescripciones menos rigurosas que pudiera implantar dicho Estado. Cuando las aguas sucias estén mezcladas con residuos o aguas residuales para los que rijan prescripciones de descarga diferentes, se les aplicaran las prescripciones de descarga más rigurosas.

El Patrón de una embarcación será el responsable directo de toda transgresión de las disposiciones del Convenio MARPOL, donde quiera que ocurra, y será sancionada por la legislación de la Administración del barco interesado. Si la Administración después de ser informada de una transgresión, estima que hay pruebas suficientes como para incoar un procedimiento respecto a la presunta transgresión, hará que se inicie tal procedimiento lo antes posible de conformidad con su legislación.

Toda transgresión de las disposiciones del citado Convenio dentro de la jurisdicción de cualquier Parte en el Convenio estar prohibida y será sancionada por la legislación de dicha Parte. Siempre que ocurra tal transgresión, esa Parte tomará una de las dos medidas siguientes:

- a) hace que, de conformidad con su legislación, se incoe procedimiento, o
- b) facilita a la Administración del buque toda información y pruebas que lleguen a su poder de que se ha producido una transgresión.

Cuando se facilite a la Administración de un buque información o pruebas relativas a cualquier transgresión del Convenio cometida por ese buque, la Administración informará inmediatamente a la Parte que le haya facilitado la información o las pruebas, así como a la Organización de las medidas que tome.

Las sanciones que se establezcan en la legislación de una Parte en cumplimiento del Convenio serán suficientemente severas para disuadir de toda transgresión en el futuro. La severidad de la sanción será la misma dondequiera que se produzca la transgresión. Si se detecta una transgresión por parte de una embarcación y es avistado por otra, el Patrón de esta estará en la obligación de denunciar el hecho ante la Autoridad de Marina correspondiente.

Además de por lo señalado en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, la prevención de vertidos de aguas sucias y contaminantes se regirá por lo siguiente:

Vertidos de aguas sucias y contaminantes

- Las embarcaciones estarán construidas y/o dotadas de modo que se evite que se produzcan vertidos accidentales de aguas sucias y de contaminantes tales como aceite o combustibles, en el agua.
- Sistemas de **retención de instalaciones sanitarias**.

1.- Toda embarcación de recreo **dotada de aseos** deberá estar provista, sin perjuicio de los requisitos exigidos para las embarcaciones con el marcado CE, de **depósitos de retención o instalaciones que puedan contener depósitos, destinados a retener las aguas sucias generadas durante la permanencia de la embarcación en zonas para las cuales existan limitaciones del vertido de este tipo de aguas, y con capacidad suficiente para el número de personas a bordo**. Los aseos con sistema de tanque de almacenamiento transportable son aceptables si dichos tanques cumplen con lo dispuesto en ISO 8099.

2.- Los **depósito fijos o instalaciones**:

- a) Estarán conectados con las **descargas de los aseos instalados en la embarcación**, con conexiones lo más cortas y directas que sea posible, y serán instalados en lugares accesibles. En las embarcaciones con más de un aseo, ya matriculadas, que tengan dificultades, por motivos de espacio, para la conexión de todos los aseos, **al menos uno** de los aseos estará conectado con los depósitos fijos o instalaciones.
- b) Dispondrán de **medios de ventilación adecuados**.
- c) Dispondrán de medios **para indicar que el contenido en aguas sucias almacenado supere los 3/4** de capacidad del depósito o instalación.
- d) Su capacidad será suficiente para retener las aguas sucias generadas por el **máximo número de personas autorizadas** para la embarcación, durante **al menos dos días a razón de 4 litros por persona y día**.

3.- La embarcación que disponga de **depósitos instalados de forma permanente** estará provista de una **conexión universal a tierra** que permita acoplar el conducto de las instalaciones de recepción con el conducto de descarga de la embarcación.

4.- Además, los conductos destinados al vertido de residuos orgánicos humanos que atraviesen el casco dispondrán de válvulas que puedan cerrarse herméticamente **para prevenir su apertura inadvertida o intencionada**, tales como precintos o dispositivos mecánicos.

5.- El cumplimiento de la norma ISO 8099 da presunción de conformidad con los requisitos exigidos a los sistemas de retención de instalaciones sanitarias.

Descarga de aguas sucias.

1.- Está **prohibida toda descarga de aguas sucias desde embarcaciones de recreo** en las siguientes aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción:

- a) **zonas portuarias,**
- b) **aguas protegidas y**
- c) **otras zonas como rías, bahías y similares.**

2.- Se **autoriza la descarga de aguas sucias** por embarcaciones de recreo en otras aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, siempre que **se cumplan alguna de las siguientes condiciones**:

- a) que la embarcación efectúe la **descarga a una distancia superior a 4 millas marinas de la tierra más próxima** si las aguas sucias han **sido previamente desmenuzadas y desinfectadas** mediante un sistema que cumpla las condiciones establecidas en el apartado 4, o a **distancia mayor que 12 millas marinas si no han sido previamente desmenuzadas ni desinfectadas**. Las aguas sucias que hayan estado almacenadas en los tanques de retención no se descargaran instantáneamente, sino **a un régimen moderado, hallándose la embarcación en ruta navegando a velocidad no menor que 4 nudos**.
- b) que la embarcación efectúe la descarga en aguas distintas de las señaladas en el apartado 1 de este artículo, utilizando una instalación a bordo para el tratamiento de las aguas sucias que cumpla las prescripciones del apartado 5, y que, además, el efluente **no produzca sólidos flotantes visibles, ni ocasiones de coloración, en las aguas circundantes**
- c) cuando las aguas sucias estén mezcladas con residuos o aguas residuales para los que rijan prescripciones de descarga diferentes, se les aplicaran **las prescripciones de descarga más rigurosas**.

3.- El apartado anterior **no será de aplicación**:

- a) a la descarga de las aguas sucias de una embarcación **cuando sea necesaria para proteger la seguridad de la embarcación y de las personas que lleve a bordo, o para salvar vidas en el mar**.
- b) a la descarga de aguas sucias resultantes **de averías sufridas por una embarcación**, o por sus equipos, siempre que antes y después de producirse la avería **se hubieran tomado todas suertes de precauciones** razonables para atajar o reducir a un mínimo tal descarga.

4.- Las autoridades portuarias y/o marítimas **están autorizadas a precintar**, mientras la embarcación permanezca en las zonas portuarias o protegidas, **aquellas conducciones por las que se pueda verter las aguas sucias directamente al mar o aquellas por las que se pueda vaciar el contenido del depósito de retención de aguas sucias al mar**.

TABLA REUMEN	
ZONA	OPCIÓN DESCARGA
Aguas portuarias. Zonas protegidas. Rías, Bahías, etc...	No se permite ninguna descarga, ni siquiera con tratamiento.
Hasta 4 millas.	Se permite con tratamiento. Ni sólidos ni decoloración
Desde 4 millas hasta 12 millas.	Se permite desmenuzada y desinfectada. Para descargar el tanque, la velocidad de la embarcación debe ser superior a 4 nudos.
Más de 12 millas.	Se permite en cualquier condición. Para descargar el tanque, la velocidad de la embarcación debe ser superior a 4 nudos.

5.- Si la embarcación esta **equipada con una instalación para desmenuzar y desinfectar las aguas sucias**, esta instalación, para que pueda ser considerada válida en sustitución del depósito antes mencionado y/o para que puedan efectuarse las descargas previstas en el apartado 2.a), debe haber sido aceptada por la Administración española en función de los procedimientos establecidos en normas de ensayo reconocidas internacionalmente.

6.- Si la embarcación esta equipada con una instalación para el tratamiento de las aguas sucias, esta instalación, para que pueda ser considerada válida en sustitución del depósito antes mencionado y/o para que puedan efectuarse las descargas previstas en el apartado 2.b), debe haber sido certificada u homologada de acuerdo con los procedimientos establecidos en alguno de los siguientes instrumentos normativos:

- Certificada de acuerdo con el procedimiento establecido por el Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo.
- Homologada por la Administración española de acuerdo con las normas y métodos de ensayo aprobados por la Organización Marítima Internacional, o a normas internacionales reconocidas.
- Aceptada, en su caso, por la Administración española después de haber sido homologada o certificada por otras Administraciones.

5.- REGISTRO DE EMBARCACIONES DE RECREO, INSPECCIONES Y CERTIFICADO DE NAVEGABILIDAD PARA EMBARCACIONES DE MENOS DE 24 METROS

Corresponde a la **Dirección General de la Marina Mercante** las **funciones de registro de las embarcaciones** a través de las **Capitanías Marítimas**. Para **estar amparados por la legislación española, acogidos a los derechos que esta concede y arbolar la bandera española**, los buques, embarcaciones y artefactos navales **deberán estar matriculados en uno de los registros de Matrícula de Buques de las Jefaturas Provinciales de Marina Mercante**. Cada **embarcación sólo podrá estar matriculado en uno de los registros enunciadados**.

Los Registros de Matrículas de Buques **serán públicos** y de carácter administrativo. Cada **Distrito Marítimo dispondrá de su propio Registro de Matrícula**. El del Distrito de la **Capital de la Provincia Marítima** estar a cargo del Jefe provincial de Marina Mercante y los de los demás Distritos de la misma dependerán de la **Autoridad marítima local** correspondiente.

Se establecen **nueve Listas** en los que se registraran los buques, embarcaciones y artefactos navales atendiendo a su procedencia y actividad, interesándonos las siguientes:

- En la **Lista Sexta**, se registraran las embarcaciones deportivas o de recreo que **se exploten con fines lucrativos**.
- En la **Lista Séptima**, se registraran las embarcaciones de construcción nacional o debidamente importadas, de cualquier tipo y cuyo uso exclusivo sea la práctica del deporte **sin propósito lucrativo o la pesca no profesional**.

Certificado de navegabilidad. Embarcaciones matriculadas:

- Menores de 5 metros de eslora**: Estas embarcaciones tienen un Certificado de Navegabilidad **sin caducidad**; se consideraran como incluidas dentro de la Categoría D-2. Si por un cambio de motor, modificación en la embarcación o cualquier otro motivo se emite un nuevo Certificado de Navegabilidad se asignará la **Categoría D-2**.
- Menores de 6 metros y mayores de 5 m. de eslora**. Estas embarcaciones tienen un Certificado de Navegabilidad **sin caducidad**; se consideraran como incluidas dentro de la **Categoría D-2** si no tienen cámaras de flotabilidad y en la Categoría D-1 si las llevan. Si por un cambio de motor, modificación en la embarcación o cualquier otro motivo se emite un nuevo Certificado de Navegabilidad se asignar la Categoría D-1 o D-2 según lleven o no las cámaras de flotabilidad.
- Mayores o igual de 6 metros de eslora**. En el momento de renovación del Certificado de Navegabilidad el Inspector asignará una Categoría de Navegación de acuerdo con los equipos de salvamento, contraincendios y achique, y navegación, que son obligatorios según Categorías.

Actualmente **se expide un único Certificado de Navegabilidad**, que incluye el **equipo de seguridad** y el **radioeléctrico**. El modelo es ligeramente diferente según se trate de embarcaciones sin reconocimiento o con obligación de reconocerlas por un Inspector.

Inspecciones. El riesgo que supone la navegación marítima hace imprescindible una inspección de las embarcaciones de una forma regular para evitar accidentes, y mantener las condiciones de seguridad y navegabilidad. La inspección corresponde a la **Inspección General de Buques de la Dirección General de la Marina Mercante**, a través de las **Capitanías Marítimas**, que tiene la misión de inspeccionar y reconocer los barcos durante la construcción, reparación y en servicio, de los equipos de salvamento, contra incendios y medios de achique, y navegación

SECRETARÍA GENERAL PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTES
DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE
INSPECCIÓN MARITIMA DE VIÇCAZAS

CERTIFICADO DE NAVEGABILIDAD
PARA EMBARCACIONES DE RECREO MENORES DE 24 METROS DE ESLORA

El jefe de la Inspección que suscribe,
CERTIFICA:
Que esta Inspección ha procedido al reconocimiento de la embarcación:

MARCA Y MODELO	TIPO	NUMERO DE HOMOLOGACION	NUMERO DE SERIE
COUACH 390			85.641

NOMBRE	MATRICULA	LISTA Y FOLIO	AÑO DE CONSTRUCCION
SISCO	BARCELONA	74 - 2543/1351	11.83

ESLORA (l)	MANGA (b)	PUNTALE (p)	DEPLAZAMIENTO (w)
3,40	3,56	1,72	

SI existen personas autorizadas: Cargo máximo autorizado: 3.000,00
Potencia máxima autorizada: 641,18 Años de construcción: 1.792
Grupo y categoría navegables: C
Etiqueta de SEGURIDAD: , en caso de elementos de rubro, puñales, bordas, etc., han sido reconocidos en sus sitios
Lugar reconocido en seco en: ARGENTINA al 07/05/1996
Las obras de obra en: 2. ACERO INOX. han sido reconocidos en ARGENTINA al 07/05/1996
La maquinaria propulsora, controlada por: EMBARCADA. Marca y modelo: CATIBOYLLAS 2114
nº de identificación serie: 48020472 Y 48020462
potencia L.A. 159,12 Kw. I.A. 159,12 Kw. Kw. R.P.M. 2.650 2.650
Los grupos electrogénicos están controlados por: ROTERDA
La instalación eléctrica es de corriente: CORRIENTE 22 voltios II.
El material de tratamiento es para: 8 personas.
ESTADO DEL RECONOCIMIENTO:
SER: BUEN ESTADO
NOTAS:
(Continúa)

CLASE DE RECONOCIMIENTO: REAFIRMADO REPROVACION

FECHA DEL PRIMER RECONOCIMIENTO: Anual
Reconocido en seco: Reconocido: 31/05/2011

1. Verificar equipos salvavidas y su idoneidad (anchuras e horas, etc.), verificar los salvavidas y en todo caso se autoriza por la Capitanía Marítima.
2. Verificar equipos de achique y su idoneidad (anchuras e horas, etc.) y verificar los equipos de achique y en todo caso se autoriza por la Capitanía Marítima.
3. Verificar equipos de protección personal (casco, chaleco, chaleco de seguridad, etc.) y verificar los equipos de protección personal y en todo caso se autoriza por la Capitanía Marítima.
4. Verificar equipos de protección personal (casco, chaleco, chaleco de seguridad, etc.) y verificar los equipos de protección personal y en todo caso se autoriza por la Capitanía Marítima.
5. Verificar equipos de protección personal (casco, chaleco, chaleco de seguridad, etc.) y verificar los equipos de protección personal y en todo caso se autoriza por la Capitanía Marítima.
6. Verificar equipos de protección personal (casco, chaleco, chaleco de seguridad, etc.) y verificar los equipos de protección personal y en todo caso se autoriza por la Capitanía Marítima.

Realizado en: BARCELONA el 28 de Mayo de 2011
El jefe de la Inspección,
GERARDO SAN BRISTEAN
G. San Bristeian

EQUIPO DE SALVAMENTO Y SEÑALES DE SOCCORRO
Botas: , con boya y salvavidas
Aros: , con boya y salvavidas
Chalecos salvavidas: (adultos/infantes), Señales Parapluvia Flotante:
Ondas con luz roja y pannelos: Brinquillos de agua:
EQUIPO CONTRA INCENDIOS
Mangueras: , Manillas: , Amplificadores:
Extintores: Clase constructiva: Estado: Activador:
Detectar incendios en máquinas: Habilidad controlada con rubro:
LUCES Y MARCAS
Luces de haber arbolado: , de tipo: , de faros:
EQUIPO DE FONDEO
Línea de fondo: de 78 mts., Anclas: (Pomas Kgs.)
Tafador: Bichero: Boma:
MATERIAL NAUTICO
Cables: Corcheros:
Sistema: Cronómetros:
Código de señales: Compu de punto:
Transportador: Regla de 10 mts:
Plomilínea: Curso y Broma marítima:
Buzos de alfiler: Casaca o chile:
Pabellón nacional: Oblete de hombre:
Esterno catalina: Equipo de navegación:
Bonda a mano: Equipo de señales:
Mótor de tracción:
EQUIPO DE RADIO Y DE NAVEGACION RADIO ELECTRICO
VHF: RAYTHEON S.M. 200 mº serie: 34821 FE-125 456 Agujero por radio: RAYTHEON GPS nº serie: KX 14903
Radar: RAYTHEON S.M. nº serie: 26528 multibeam Caducidad:
SOMAR RAYTHEON V-100 nº serie: 19856

OBSERVACIONES

(Continúa)

El inspector de buques extenderá el Certificado de Navegabilidad después de revisar el equipo de salvamento y señales de socorro, el equipo contra incendios, las luces y marcas, el equipo de fondeo, el material náutico, el equipo de radio y de navegación radioeléctrico. Este Certificado **tiene un tiempo de vigencia**, al cabo del cual, habrá que efectuar una nueva inspección.

Las embarcaciones de recreo están emplazadas **en el tipo "Q"**. Existe la Inspección de Buques Mercantes periféricas que tiene competencia en una o varias provincias del litoral, que lleva a cabo la inspección de los buques mercantes, pesca y recreo dentro de su zona marítima, revisando el casco en seco y a flote, la maquinaria y equipo de seguridad, expidiendo el certificado correspondiente.

6.- ATRIBUCIONES DEL TITULO. SALVAMENTO: OBLIGACIÓN DE PRESTAR AUXILIO A LAS PERSONAS

- a) **Atribuciones:** Gobierno de embarcaciones de recreo a motor o motor y vela **de hasta 12 metros de eslora** y potencia de **motor adecuada**, para la navegación que se efectúe en la **zona comprendida entre la costa y la línea paralela a la misma trazada a 12 millas**, así como la navegación **interinsular en los archipiélagos balear y canario**.
- b) **El abanderamiento** de un barco es el **acto administrativo por el que se le autoriza a que arbore el pabellón nacional**. Toda embarcación abanderada en España estará obligada al **cumplimiento de sus Leyes y Reglamentos**. Para poder arbolarse la bandera de un país, los barcos **deben estar registrado y matriculados** de acuerdo con las normas que regulan el registro y matriculación de buques. El **puerto de matrícula es el Distrito Marítimo donde el barco se encuentra registrado**. En España, **corresponde a la Dirección General de la Marina Mercante las funciones de registro, abanderamiento, matriculación, inscripción en la propiedad y transmisiones de propiedad a través de las Capitanías Marítimas**. La bandera nacional **se izará en puerto desde las 8 horas hasta la puesta del sol**. En alta mar se izará **cuando se aproxime un buque de guerra**. Cuando un barco español vaya a un **puerto extranjero**, izará la bandera **nacional a popa** y la de la nación **visitada a proa**.

No existe legislativamente una **diferencia importante entre auxilio, socorro y salvamento**, que prácticamente significan lo mismo, **salvando algunos matices jurisprudenciales** en este sentido. Se suele hablar de **salvamento para referirnos a auxilio, socorro y cualquier otro evento que reúna ciertos requisitos**.

Se denomina **salvamento** a todo **acto de ayuda prestado a un buque de navegación marítima, su carga o flete** (o a una aeronave en la mar), que se encuentre en peligro, y que haya producido la salvación parcial o total de aquellos bienes.
El salvamento puede ser **obligatorio** o **voluntario**. Se dice salvamento **obligatorio, cuando el salvamento se deriva de un mandato jurídico, que se produce en los casos de salvamento de naufragos y personas en peligro en la mar**, en el caso de auxilio mutuo entre buques que se hayan visto **implicados en un abordaje**, y en aquellos supuestos en que administrativamente existe un mandato expreso de la autoridad administrativa en base y con causa en un reglamento que le autoriza al citado mandato.