



Con la llegada del verano el tránsito de las embarcaciones por el mar se acrecienta considerablemente, lo que origina un control más exhaustivo por parte de las autoridades.

De hecho se os ha hecho llegar recientemente una circular del Servicio marítimo y las Patrullas de Puertos y Costas de la Guardia Civil en donde se anuncia una campaña de inspección durante el verano de 2017.

En el ámbito de la navegación de recreo que es el que nos afecta, las conductas prohibidas y sancionables vienen previstas en la Ley de Puertos y Marina Mercante.

Pero hay que tener en cuenta que las leyes administrativas generales como esta, cuando tipifican una conducta como sancionable, lo hacen de forma genérica. Luego hay que buscar en normas específicas qué es lo que debemos hacer, o no hacer, para no incurrir en una sanción.

Por citar algunos ejemplos, la normativa te exige un botiquín pero ¿sabes qué tipo y que dotación debes llevar en el mismo o Qué documentación tienes que llevar si tu embarcación está dotada de una emisora de radio con llamada selectiva, o Qué características tiene que tener el aro salvavidas que llevas a bordo?

Por ese motivo he redactado un documento que aunque extenso te merece la pena leer para evitar ser sancionado.

En el mismo se recoge los elementos de que debe estar dotada tu embarcación, las características de los mismos, algunas recomendaciones que hemos creído útiles, la documentación necesaria y finalmente una tabla del importe de las sanciones más usuales que ha sido extraída del B.O.E en distintas resoluciones de la Dirección General de la Marina Mercante en distintos expedientes sancionadores.

Te volvemos a repetir que no basta con que lleves los elementos exigidos por la legislación, sino que además debe cumplir con las características fijada por la normativa particular de cada uno de ellos.

Ahora que empiezan las vacaciones y que disponemos de más tiempo es un buen momento para leerlo, haciéndolo quizás no evitemos una sanción de importe considerable.



Al igual que sucede en tierra cuando cometemos una infracción con el coche, en la náutica recreativa también podemos ser sancionados por incumplir las normas de navegación. El Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre (modificado el 30 de diciembre de 2014), por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, es el que recoge las diferentes infracciones y sus correspondientes sanciones. El personal y los responsables de la Autoridad Portuaria o Marítima estarán obligados a formular las denuncias, tramitar las que se presenten, y resolver las de su competencia imponiendo las sanciones procedentes. La autoridad que puede imponer una sanción es el Capitán Marítimo en el caso de infracciones leves, el Director General de Marina Mercante en las graves y el Ministro de Fomento en las muy graves.

Dada la importancia del tema, creo interesante que debemos conocer los elementos que debemos llevar a bordo cuando navegamos, así como sus características.

Los elementos que debemos llevar en nuestra embarcación cuando navegamos lo sabemos porque vienen relacionados en el **CERTIFICADO DE NAVEGABILIDAD**, pero a veces desconocemos que características deben tener, que requisitos tienen que cumplir cada uno de ellos, que documentación debemos llevar y que comportamiento debemos observar en el mar para no ser sancionados. También creemos que es interesante aclarar algunos conceptos, definiciones y procedimientos establecidos para las embarcaciones deportivas.

EQUIPOS DE SEGURIDAD QUE DEBE DISPONER TU EMBACACION

Como se ha referido antes en el **Certificado de Navegabilidad** se relacionan todos los equipos obligatorios que debes llevar en tu embarcación en función de la Zona la que está autorizada a navegar.

No obstante se insertan unas tablas con los equipos necesarios:

EQUIPO DE SALVAMENTO

Se encuentran regulados por a Orden FOM/1144/2003 de 28 de abril, que podéis consultar [aquí](#), y la Orden FOM/1076/2006 de 29 de marzo que introduce algunas modificaciones, que podéis leer [aquí](#).

BALSAS SALVAVIDAS.

ELEMENTO	ZONA DE NAVEGACIÓN 1	ZONA DE NAVEGACIÓN 2	ZONA DE NAVEGACIÓN 3	ZONA DE NAVEGACIÓN 4	ZONA DE NAVEGACIÓN 5, 6, 7
BALSAS SALVAVIDAS	100% Personas SOLAS	100% Personas SOLAS o ISO 9650	100% Personas SOLAS o ISO 9650	NO	NO

Todas las embarcaciones que naveguen dentro de las Zonas de Navegación 1, 2 y 3, deberán llevar una o varias balsas salvavidas para el total de las personas permitidas a bordo. Las características de la/s balsa/s (marca, modelo, número de serie, número de personas) deberán indicarse en el Certificado de Navegabilidad

CHALECOS SALVAVIDAS.

ELEMENTO	ZONA DE NAVEGACIÓN 1	ZONA DE NAVEGACIÓN 2	ZONA DE NAVEGACIÓN 3	ZONA DE NAVEGACIÓN 4	ZONA DE NAVEGACIÓN 5, 6, 7
CHALECOS SALVAVIDAS	110% Personas SOLAS o CE (275 N) (1)	100% Personas SOLAS o CE (150 N) (2)	100% Personas SOLAS o CE (150 N) (2)	100% Personas SOLAS o CE (150 N) (2)	100% Personas SOLAS o CE (100 N) (3)

(1) Los chalecos salvavidas para la zona de navegación 1 deberán ser SOLAS o CE y de **275 Newtons**.

(2) Los chalecos salvavidas para las zonas de navegación 2, 3 y 4 deberán ser SOLAS o CE y como mínimo de **150 Newtons**.

(3) Los chalecos salvavidas para las zonas de navegación 5, 6 y 7 deberán ser SOLAS o CE y como mínimo de **100 Newtons**.



Chalecos de 50 N:

Los chalecos salvavidas de 50 Newtons están indicados para personas que saben nadar bien ya que son solamente una ayuda a la flotabilidad y solo se recomiendan para su uso en aguas interiores,

Chalecos de 100 N:

Los chalecos salvavidas de 100 Newtons tienen una flotabilidad de 10 Kg y permiten mantener a flote a una persona que no sepa nadar. Este tipo de chalecos no son capaces de mantener a un náufrago boca arriba en el caso de que haya caído al mar inconsciente.

Chalecos de 150 N:

Los chalecos salvavidas de 150 N son los más utilizados en náutica de recreo y son los necesarios para barcos que naveguen en alta mar. Tienen una flotabilidad mínima de 15 kg y permiten voltear y mantener boca arriba a una persona inconsciente. Este tipo de chalecos, por el volumen que ocupa una vez inflado, dificulta mucho el movimiento e imposibilita nadar al náufrago.

Chalecos de 275 N:

Los chalecos de 275 N son el tipo de chaleco homologado para navegar en la zona de navegación 1, es decir, para navegación de altura en condiciones duras y llevando ropa de protección pesada.

La Orden FOM/1144/2003 de 28 de abril, establece:

1. Las embarcaciones que naveguen en la Zona 1 llevarán como mínimo un chaleco salvavidas por persona autorizada, más un 10% del total.
2. Las embarcaciones que naveguen en las Zonas 2 a 7 llevarán como mínimo un chaleco salvavidas por persona autorizada.
3. Se proveerán chalecos salvavidas para el 100% de niños a bordo.
4. Los chalecos salvavidas inflables serán **revisados anualmente** en una Estación de servicio autorizada.
5. Los chalecos salvavidas podrán ser de tipo:
 - a) SOLAS, homologado por la Dirección General de la Marina Mercante.
 - b) SOLAS, homologado por un organismo notificado con la marca de rueda de timón de acuerdo con el Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo.



CLUB NAUTICO DE CONIL

c) «CE», homologado por un organismo notificado de acuerdo con el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre, por el que se regulan las condiciones para la comercialización y libre circulación intracomunitaria de los equipos de protección individual.

6. La flotabilidad requerida en los chalecos de marcado «CE», se indica en el cuadro resumen que figura en el cuadro anterior.

Por tanto cuando te hagas a la mar debes tener en cuenta que debes llevar un chaleco, **homologado**, como mínimo por cada persona en función del Certificado de navegabilidad y un chaleco salvavidas de niño por cada niño embarcado.

O sea, un chaleco por **plaza autorizada** a la embarcación, **no por persona embarcada**, y uno para niño, por niño **embarcado**. Esto independientemente de la zona de navegación de la embarcación.

La carencia de estos elementos está tipificada como infracción contra la seguridad marítima como falta **Grave**.

AROS SALVAVIDAS.

ELEMENTO	ZONA DE NAVEGACIÓN 1	ZONA DE NAVEGACIÓN 2	ZONA DE NAVEGACIÓN 3	ZONA DE NAVEGACIÓN 4	ZONA DE NAVEGACIÓN 5, 6, 7
AROS SALVAVIDAS	2	1	1	1	NO



1. Las embarcaciones que naveguen en la Zona 1 llevarán un mínimo de dos aros salvavidas, uno de los cuales llevará luz y rabiza.

2. Las embarcaciones que naveguen en las Zonas 2 a 4 llevarán un aro con luz (pila) y rabiza.

3. Los aros salvavidas podrán ser de tipo:

a) SOLAS, homologado por la Dirección General de la Marina Mercante.

b) SOLAS, homologado por un organismo notificado con la marca de rueda de timón de acuerdo con lo establecido en Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo.

c) «CE», homologado por un organismo notificado de acuerdo con el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre.

Salvamento Marítimo aconseja que para que sean útiles deben colocarse en las bandas (aletas) o en popa, con luz (ancla flotante opcional) y un sistema rápido de soltado y lanzado al agua. El nombre de la embarcación debe figurar en el aro salvavidas.



Para navegantes solitarios es aconsejable remolcar por popa un cabo de 50 metros, rematado con un visible flotador y con nudos cada cinco o diez metros. No obstante, tenga en cuenta que, navegando a cierta velocidad, aunque logre asirse podría no soportar la presión del agua si la embarcación no se detiene de inmediato.

Si pierde un aro salvavidas, marcado con el nombre de su barco, informe a salvamento marítimo, alguien puede encontrarlo y activar una alarma

La carencia de este elemento está tipificada como infracción sobre la seguridad marítima como falta **Grave**

EQUIPO DE NAVEGACION

SEÑALES DE SOCORRO.

Toda embarcación de recreo deberá disponer de las señales pirotécnicas de socorro que se indican en la tabla siguiente, según la Zona de navegación que le haya sido asignada.

Útiles para distancias cortas (bengalas de mano) y distancias medias (cohetes, botes fumígenos), los medios pirotécnicos son peligrosos y pueden causar quemaduras.

Si tiene que emplearlos siga estas recomendaciones:

Manipúlelos con guantes o trapos.

Para los cohetes y las bengalas de mano, siempre hay que colocarse de espaldas al viento, el brazo fuera del agua y quitar el pasador

En el caso de botes fumígenos, láncelos enseguida al agua.

CLASE DE SEÑAL	ZONA DE NAVEGACIÓN 1	ZONA DE NAVEGACIÓN 2	ZONA DE NAVEGACIÓN 3, 4	ZONA DE NAVEGACIÓN 5, 6
Cohetes con luz roja y paracaídas.	6	6	6	-
Bengalas de mano.	6	6	6	3
Señales fumígenas flotantes.(Bote de humo)	2	2	1	-

Todas las señales deberán estar homologadas, de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo.

Respetar escrupulosamente las fechas de caducidad del material obligatorio. En caso contrario puede ser sancionado.



La buena utilización

Para ser avistado:

Se utilizan los cohetes paracaídas que permiten guiar Salvamiento hasta la zona del naufrago. La duración es corta. Para un cohete proyectado a 300 m, sólo es de 40 segundos, es localizable de noche a 20 millas

Para el acercamiento:

Un vez que Salvamiento esté a la vista, les guiamos con más precisión con las bengalas de mano. El fuego emite una luz roja intensa durante 60 segundos, visible entre 3 a 5 millas.

En caso de elevación por helicóptero:

Disparamos las señales fumíferas cuando el helicóptero le sobre vuela, una vez abierto lo tiramos al agua. La señal fumífera flota y suelta un humo anaranjado durante unos 3 minutos. Este humo permite al piloto del helicóptero visualizar la dirección y fuerza del viento, es localizable de noche a 20 millas.

La carencia de estos elementos o si se encuentran caducados te supondrá una sanción está tipificado como infracción **Grave**.

También está penalizada la utilización de estos elementos sin causa justificada, siendo considerada como infracción **MUY GRAVE**.

Tirar material caducado al mar está fuertemente perseguido y con imposición de multas considerables.

La náutica en donde compraste las bengalas de tu embarcación tiene la obligación de recogerte gratis las bengalas caducadas sin ningún coste para ti según determina el punto 4 de las Instrucciones Técnica Complementaria nº 12 del [Real Decreto 563/2010](#) Reglamento de artículos pirotécnicos y cartuchería

EQUIPO DE NAVEGACIÓN.

Las luces y marcas de navegación deberán ajustarse al Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972, (RIPA) [consultar aquí](#) y sus modificaciones posteriores.

Cuando navegamos de noche, además de ver necesitamos ser vistos porque fácilmente un carguero nos podría abordar sin inmutarse. Por eso mismo las luces de navegación son tan importantes en el mar.

LUCES Y MARCAS DE NAVEGACIÓN.

1. En caso de **navegación diurna exclusivamente**, hasta 12 millas de la costa y/o en embarcaciones de menos de 7 metros de eslora, y se podrá prescindir de las luces de navegación, pero se deberá llevar una linterna eléctrica de luz blanca con baterías de repuesto.

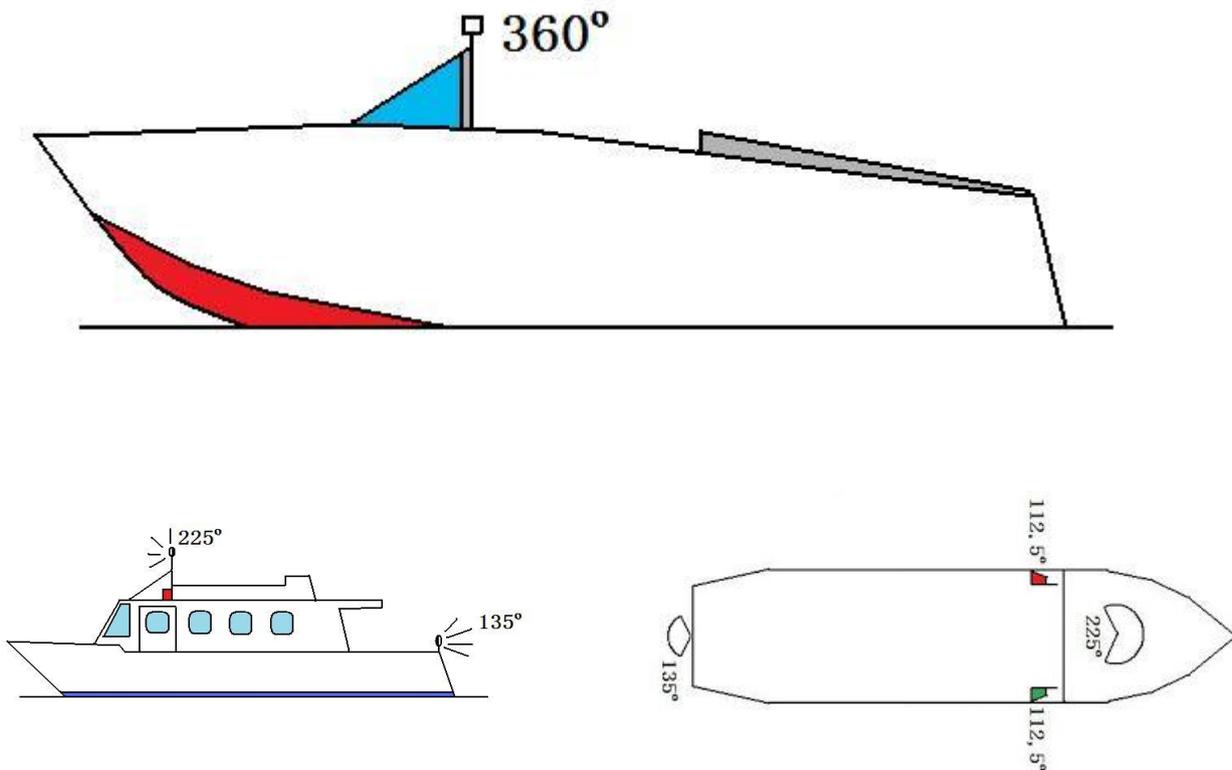
2. Las luces de navegación podrán aceptarse si han sido homologadas por cualquier país de la Unión Europea. Las embarcaciones de las Zonas 5, 6 y 7, pueden llevar luces no homologadas, incluso a pilas, siempre que estén en buen estado y en **navegación diurna exclusivamente**.

Ciñéndonos exclusivamente a los barcos de recreo, puesto que hay infinidad de combinaciones que no vienen al caso en este artículo, vamos a ver qué luces deberá de llevar cada barco:

1.- Barco de propulsión mecánica inferior a **7 metros** de eslora y con una velocidad inferior a 7 nudos: una luz blanca todo horizonte. Se recomienda, si es posible, llevar también las luces de costado (verde y roja)

2.- Barco de propulsión mecánica entre **7 y 12 metros** de eslora: una luz blanca todo horizonte y luces de costado.

3. Barco de propulsión mecánica de **más de 12 metros** de eslora: luces de costado, luz de tope y luz de alcance. Si el barco tuviera más de 50 metros, sería obligatorio mostrar una segunda luz de tope a popa y más alta que la de tope de proa.



4.- Barco **de vela de cualquier tamaño**: luces de costado y luz de alcance. Opcionalmente, puede llevar dos luces todo horizonte en línea vertical, roja la superior y verde la inferior. Esto es para que se pueda ver mejor desde lejos, ya que a veces las luces de costado en determinados barcos pueden quedar ocultas por las velas.

5.- Barco **de vela de eslora inferior a 20 metros**: pueden llevar un farol combinado todo horizonte y en una posición elevada, que muestre las luces de costado y la de alcance. Muy útil para ser bien vistos desde otros barcos, sobre todo, desde los mercantes. Esta luz no puede ser mostrada junto con las de costado y alcance normales y tampoco en combinación con las opcionales roja sobre verde todo horizonte. Además es necesario indicar que si un barco de vela es también propulsado a motor, se considerará un buque de propulsión mecánica y deberá llevar una luz de tope encendida.

6.- Barco fondeado: una luz todo horizonte blanca a proa.

Estas luces anteriormente nombradas son las más utilizadas a bordo de los barcos de recreo. No obstante, y para un estudio más detallado de las luces que debe de llevar cada barco, independientemente del tipo que sea, recomendamos consultar el **RIPA**.

Navegar sin luces y sistemas de señalización establecidos está tipificado como falta **Grave** en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, dictada en el Real Decreto Legislativo 2/2011.

LÍNEAS DE FONDEO.

En la tabla siguiente, se indican los diámetros de cadena y de estacha y el peso del ancla que cada embarcación deberá llevar en función de su eslora:



ESLORA (m)	Peso del Ancla (kg)	Diámetro de cadena (mm)	Diámetro de estacha (mm)
L = 3	3,5	6	10
L = 5	6	6	10
L = 7	10	6	10
L = 9	14	8	12
L = 12	20	8	12
L = 15	33	10	14
L = 18	46	10	14
L = 21	58	12	16
L = 24	75	12	16

1. Todas las embarcaciones deberán disponer de una línea de fondeo cuya longitud no podrá ser inferior a cinco veces la eslora de la embarcación.
2. La longitud del tramo de cadena será como mínimo igual a la eslora de la embarcación, excepto en las embarcaciones menores de 6 metros de eslora en las que la línea de fondeo puede estar constituida enteramente por estacha.
3. No son admisibles cadenas ni estachas empalmadas sin grillete.
4. Las cadenas deben ser de acero galvanizado o equivalente, con el diámetro indicado en la tabla y medido de acuerdo con la norma EN 24565.
5. El diámetro de la estacha está referido a estachas de nylon; en todo caso su carga de rotura será mayor que la de la cadena.
6. El peso de las anclas indicado en la tabla corresponde a anclas de alto poder de agarre (con una tolerancia del 10%), por lo que el peso debe aumentarse en un tercio en otros tipos de anclas. El peso del ancla podrá dividirse en dos anclas, siendo el peso del ancla principal no menor del 75% del peso total.
7. Para esloras intermedias a las indicadas en la tabla se interpolarán los valores del peso del ancla y diámetros de la cadena y estacha





Recuerde que está prohibido fondear en los canales de acceso a los puertos, calas y playas (si están balizadas), y dentro de las zonas de baño debidamente balizadas. En todo momento debe respetar estas zonas, tanto por su seguridad como por la de los demás y en evitación de sanciones La ley tipifica este incumplimiento como falta **Grave**

MATERIAL NÁUTICO

1. Las embarcaciones de recreo, deberán disponer del material náutico que se señala en la tabla siguiente o en **Certificado de Navegabilidad**, y reunir los requisitos que se indican en el apartado 2, siempre de acuerdo con la Zona de navegación que le haya sido asignada. La relación de la tabla no es limitativa, pudiendo disponerse de elementos que correspondan a Zona de navegación superiores a la suya propia.

MATERIAL	Zona de Navegación				REQUISITOS
	1	2	3, 4	5, 6, 7	
Compás	1	1	1		a)
Corredera	1	1			b)
Sextante	1				c)
Cronómetro	1				
Compás de puntas	1	1			
Transportador	1	1			
Regla de 40 cm	1	1			
Prismáticos	1	1	1		
Cartas y libros náuticos.	1	1	1		d)
Bocina de niebla	1	1	1	1	e)
Barómetro	1	1			
Campana o similar	1	1	1		f)
Pabellón nacional	1	1	1	1	
Código de banderas	1	1			g)
Linterna estanca	2	2	1		h)
Diario de navegación	1				
Espejo de señales	1	1	1	1	
Reflector de radar	1	1	1		i)
Código de señales	1	1	1	1	j)

REQUISITOS

a) Compás.

- i. Las embarcaciones que naveguen en las Zonas 1 y 2, deberán llevar un compás de gobierno con iluminación y un compás de marcaciones. Además deberá existir a bordo una tablilla de desvíos que se comprobará cada cinco años.
- ii. Las embarcaciones que naveguen en las Zonas 3 y 4 deberán llevar un compás de gobierno.
- iii. En todos los casos, se evitarán las acciones perturbadoras sobre el compás, tales como las derivadas de instalaciones radioeléctricas o circuitos eléctricos.

iv. El compás podrá ser el compás magnético o el compás para botes salvavidas regulado en el Anexo A.1 del Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo.



compas de marcaciones

b) Corredera.

Será de hélice, eléctrica o de presión, con totalizador. Alternativamente se permitirá un Sistema de Posicionamiento Global (GPS).



c) Sextante.

Irá acompañado por las tablas necesarias para una navegación astronómica.

d) Cartas y libros náuticos.

- i. Llevarán las cartas que cubran los mares por los que navegue según las respectivas Categorías y los portulanos de los puertos que utilicen.
- ii. Son obligatorios el Cuaderno de Faros y un Derrotero de la zona en que naveguen, el Anuario de Mareas (excepto en el Mediterráneo), el Manual de Primeros Auxilios, el Reglamento de Radiocomunicaciones si montan radio y el Código Internacional de Señales, para las navegaciones en la Zona 1. (ORDENFOM/1144/2003 y sus modificaciones posteriores).

e) Bocina de niebla.

Puede ser a presión manual o sustituible por bocina accionada por gas en recipiente a presión. En este caso, se dispondrá de una membrana y un recipiente de gas como respetos.



f) Campana.

En embarcaciones de eslora igual o superior a 15 metros, el peso de la campana será de 5 kilogramos como mínimo. En **esloras inferiores a 15 metros**, la campana no es obligatoria pero se deberá disponer de medios para producir algún sonido de manera eficaz. (ORDEN FOM/1144/2003, de 28 de abril).

g) Código de banderas.

Deberán poseer como mínimo las banderas C y N. Para la Zona 1, sus dimensiones mínimas serán de 60 x 50 centímetros. (ORDEN FOM/1144/2003, de 28 de abril)

Las banderas náuticas (o banderas del **Código Internacional de Señales** o Código Internacional Marítimo o Código Náutico) le permite enviar señales o mensajes completos para comunicarse con otros barcos a vista. Este sistema sirve para ilustrar con **banderas náuticas** o **banderas marítimas** la situación del buque que las emplea como una advertencia a otro buque. Cada bandera náutica representa una letra individual o números y es parte del Código Internacional de Señales.

En este código cada bandera tiene el significado de una letra, un número y su función es indicarnos que ocurre en una nave **cuando están izadas aisladamente** no juntas a otras. De hecho en el certificado de Navegabilidad existe esta diferenciación.



OSCAR. Izada aisladamente significa "¡Hombre al agua!"



WHISKEY. Izada aisladamente significa "Necesito asistencia médica".

Desde que existe la radio, el uso de las banderas de señales para transmitir mensajes ha disminuido notablemente. Sin embargo, se siguen utilizando de forma generalizada las banderas individuales o en combinaciones de dos, para transmitir un aviso determinado.

h) Código de señales.

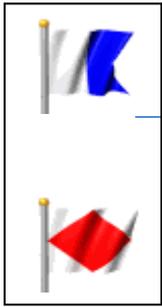
Si monta aparatos de radiocomunicaciones esta obligado a llevarlo. El Código Internacional de Señales es el código adoptado por todas las naciones marítimas y en el cual cada letra o grupo de letras, representadas por banderas, tiene un significado particular. Consta de veintiséis banderas alfabéticas, diez gallardetes numéricos, tres gallardetes repetidores y un gallardete característico.

El Código Internacional de Señales está basado en banderas de señales que se utilizan en la navegación marítima para transmitir mensajes, ya sea entre dos o más barcos, o entre un barco y la tierra o el puerto.

Cada una de las banderas se asocia con una letra o un número. Las que se asocian a una letra son las **banderas alfabéticas**, y se nombran utilizando la nomenclatura del alfabeto internacional de radio. Por ejemplo, no se "A", sino "Alfa". A cada una de estas banderas le corresponde un significado inequívoco cuando se muestra individualmente:

Debe considerar que los mensajes siempre se leen desde la bandera superior a la inferior, y nunca en horizontal (no es un tendadero).

Además del significado que tienen las banderas de los barcos cuando son izadas de forma individual, como se ha reseñado anteriormente, el Código da un significado especial a la combinación de dos o tres banderas. Esos mensajes son casi interminables, pero hay algunas combinaciones de banderas relativas a la seguridad que son interesantes conocer.



Las banderas AF izadas juntas significa : tengo que abandonar el barco.



La bandera A izada aisladamente significa: Buzo Sumergido



La bandera F izada aisladamente significa. Tengo averia

SEÑALES MARÍTIMAS CÓDIGO INTERNACIONAL						IMO	
ALFABETO BANDERAS	 Manténgase alejado. Buzo sumergido. A Alfa AL FA	 Cargando o descargando mercancías peligrosas. B Bravo BRA VO	 Sí. Afirmación. C Charlie CHAA LI	 Manténgase alejado, maniobro con dificultad. D Delta DEL TA	 Caigo a Estribor. E Echo E CO	 Tengo avería. F Foxtrot FOX TROT	
 Necesito práctico. G Golf GOLF	 Práctico a bordo. H Hotel JO TEL	 Caigo a Babor. I India IN DIA	 Incendio a bordo. Transporte mercancías peligrosas. J Juliett YU LI ET	 Deseo comunicar con Vd. K Kilo KI LO	 Pare su buque ahora mismo. L Lima LI MA	 Mi buque está parado y sin arrancada. M Mike MA IK	
 Negación. No. N November NO YEM BER	 Hombre al agua. O Oscar OS CAR	 En puerto: todo el mundo a bordo. P Papa PA PA	 Mi buque está sano y pido libre plática. Q Quebec QUE BEK	 Recibido. R Romeo RO ME O	 Estoy dando atrás. S Sierra SI E RRA	 Manténgase alejado (Bucques pescando en pareja) T Tango TAN GO	
 Se dirige hacia un peligro. U Uniform IU NI FORM	 Necesito auxilio. V Victor VIC TOR	 Necesito asistencia médica. W Whiskey UIS KI	 Suspensa lo que hace y preste atención a mis señales. X Xray EKS REY	 Estoy garreando. Y Yankee IAN KI	 Necesito remolcador. Z Zulu ZU LU	 Gallardete característico o de inteligencia	
REPETIDORES				BANDERAS DE AVISO ENTRE YATES			
 1er Repetidor	 2º Repetidor	 3º Repetidor	 4º Repetidor	 El capitán está ausente	 El capitán está comiendo	 Invitados a bordo	 La tripulación está comiendo
NÚMEROS							
 1 Unaone U NA UAN	 2 Bissotwo BIS SO TU	 3 Terrathree TE RA TRI	 4 Kartefour KAR TE FOER	 5 Pantafive PAN TA FAIV	@nauticpedia		
 6 Soxisix SO SI SIC S	 7 Setteseven SET TE SEVN	 8 Oktoeight OK TO EIT	 9 Novenine NO VE NAIN	 0 Nadazero NA DA SE RO			

i) Linterna estanca.

Se dispondrá de una bombilla y un juego de pilas de respeto.

j) Reflector de Radar.

Se colocará en embarcaciones de casco no metálico.



k) Espejo de señales (Heliografo).



El espejo de señales como elemento de seguridad tiene una limitación importante: para poder utilizar resulta imprescindible que el día sea soleado, si no podemos enfocar el espejo de señales hacia los rayos del sol no podremos emitir las señales de socorro.

No es más que un espejo o lamina reflectante con un orificio central, a modo de visor. Se mira por el orificio hacia el punto donde queremos reflejar el rayo de sol y basculando el espejo lo hacemos que se refleje en la dirección deseada.

CONSEJOS

*No dirigir el haz en la cabina del avión durante mucho tiempo ya que puede dañar al piloto.

*En zonas con niebla baja, el espejo de señales puede hacer que sea difícil para un piloto detectar señales de un objeto al parpadear. Por lo tanto, si es posible, llegar al punto más alto de su área. Si no puede determinar la ubicación de la aeronave, dirigir el flash de su señal en la dirección del ruido de las aeronaves.

*Si no recibimos señal de respuesta de la embarcación objetivo, deberemos continuar barriendo el horizonte con nuestros destellos. En condiciones ideales de visibilidad pueden alcanzarse los 20 km y puede que la señal llegue a otra embarcación cercana.

MATERIAL DE ARMAMENTO DIVERSO

Toda embarcación de recreo deberá llevar a bordo el siguiente material de armamento (ORDEN FOM/1144/2003, de 28 de abril y sus modificaciones)

- a) **Una caña de timón** de emergencia en embarcaciones de vela y en las de un solo motor si el gobierno es a distancia, excepto si el motor es fueraborda o de transmisión en z.
- b) **Un mínimo de dos estachas de amarre** al muelle (en su caso), de longitud y resistencia adecuados a la eslora de la embarcación.
- c) **Un bichero.**
- d) **Un remo** de longitud suficiente y dispositivo de boga, o un par de zaguales para embarcaciones de eslora inferior a 8 metros.
- e) **En las embarcaciones neumáticas rígidas y semirrígidas**, un inflador y un juego de reparación de pinchazos
- f) **Un botiquín.**

Se encuentra regulado por el real Decreto 258/99 y la Orden Ministerial FOM 1144 / 2003 de abril de 2003 (B.O.E. 12 de marzo).

Cualquier barco de recreo en zonas de navegación de 1 a 5 debe llevar botiquín según esta relación:

Zona 1 = Botiquín TIPO-C ampliado.

Zona 2 = Botiquín TIPO-C.

Zona 3 = Botiquín tipo "Balsa de Salvamento".

Zona 4 = Botiquín tipo "Balsa de Salvamento".

Zona 5 = Botiquín tipo 4 de la Orden 4 dic 1980.

Zona 6 = No se especifica obligatoriedad de botiquín.



El botiquín "Balsa Salvamento" debe contener:

Material médico	Cantidad
Cánula para reanimación boca a boca. Tubo Guedel nº3 ó 4	1 unidades
Vendas elásticas adhesivas 7,5 cm ancho	1 unidad
Compresas de gasa estériles de 20x20 cm 40 unidades	1 paquete
Algodón hidrófilo 100g	1 paquete
Espasdrapo hipoalargénico 5cm x 10m	1 unidad
Guantes de latex nº8-9	2 pares
Apósitos compresivos estériles. Caja 3 unidades	1 caja
Apósitos adhesivos plásticos. Rollo 1m x 6 cm	1 caja
Suturas adhesivas. Paquete 6x100	1 paquete
Povidona, 10% solución dérmica 125ml	1 envase
Jeringa desechable 5cc	1 unidad
Aguja estéril 8x40 LUER	1 unidad
Manta para quemados y supervivientes termoaislante oro-plata	1 unidad



CLUB NAUTICO DE CONIL

Medicamentos	Cantidad
Nitroglicerina, 20 grageas 1mg	1 caja
Gelatina hemostática, 1 esponja 200x70x0,5mm	1 unidad
Metoclopramida, 30 compr. 10 mg	1 caja
Loperamida, 20 cápsulas 2 mg	1 caja
Ácido Acetilsalicílico, 20 compr. 500mg	1 caja
Metamizol, 5 ampollas 2 gr	1 caja
Dimenhidrato, 12 compr. 50 mg	1 envase
Metilergometina, 0,25mg/ml gotas 10ml (sólo obligatorio si van mujeres a bordo)	1 envase
Gasas grasas. Caja con 20 sobres de 7 cm x 9 cm	1 caja

Si no llevas el botiquín con el contenido indicado te pueden sancionar. Dado el costo del mismo 38 € + costo de medicamentos, merece la pena adquirirlo para evitar la sanción.
La falta de los elementos reseñados en los apartados a,b,c,d,e, también son sancionables.

LAS ZONAS DE NAVEGACION

La categoría de diseño se comenzó a aplicar en las embarcaciones de recreo en 1998, cuando la Unión Europea publicó la primera directiva de marcado "CE". En esta normativa se expresa las condiciones que deben cumplir los barcos para navegar atendiendo a su estructura y a las condiciones meteorológicas que se pueden dar en virtud de la distancia de costa y tipo de aguas en que navegan.

La categoría de diseño autoriza a un barco a navegar dentro de una zona atendiendo a su construcción, el viento que es capaz de soportar y el oleaje. Se considera que a mayor distancia de costa el barco debe ser capaz de soportar unas condiciones meteorológicas adversas por más tiempo y debe tener condiciones de flotabilidad, maniobrabilidad, estabilidad y estanqueidad de acuerdo a la probabilidad de encontrar viento y oleaje en las peores condiciones de navegación.

Las embarcaciones de recreo, según sus dimensiones y características, están homologadas para navegar por una zona determinada.

La delimitación de estas Zonas vigente en España, es la siguiente:

CATEGORÍA DE DISEÑO A: NAVEGACIÓN OCEÁNICA

ZONA 1: Navegación ilimitada.

Embarcaciones diseñadas para viajes largos en los que los vientos puedan superar la fuerza 8 (escala de Beaufort) y las olas la altura significativa de 4 metros o más, y que son embarcaciones autosuficientes en gran medida.

CATEGORÍA DE DISEÑO B: NAVEGACIÓN EN ALTA MAR

ZONA 2: Navegación entre la costa y 60 millas náuticas.

ZONA 3: Navegación entre la costa y 25 millas náuticas.

Embarcaciones diseñadas para viajes en alta mar en los que pueden encontrarse vientos de hasta fuerza 8 y olas de altura significativa de hasta 4 metros:

CATEGORÍA DE DISEÑO C: NAVEGACIÓN EN AGUAS COSTERAS

ZONA 4: Navegación entre la costa y 12 millas náuticas.

ZONA 5: Navegación entre la costa y 5 millas náuticas.

ZONA 6: Navegación entre la costa y 2 millas náuticas.

Embarcaciones diseñadas para viajes en aguas costeras, grandes bahías, y grandes estuarios, lagos y ríos, en los que pueden encontrarse vientos de hasta fuerza 6 y olas de altura significativa de hasta 2 metros

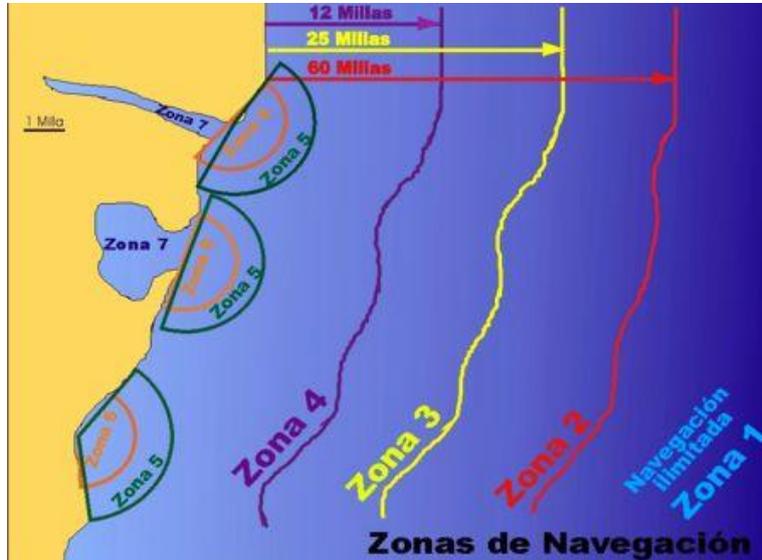
CATEGORÍA DE DISEÑO D: NAVEGACIÓN EN AGUAS PROTEGIDAS



CLUB NAUTICO DE CONIL

ZONA 7: Navegación en aguas costeras protegidas.

Embarcaciones diseñadas para viajes en pequeños lagos, ríos y canales, en los que pueden encontrarse vientos de hasta 4 y olas de altura significativa de hasta 0,5 metros:



En el momento de la expedición o renovación del **certificado de navegabilidad** de la embarcación, la autoridad marítima, teniendo en cuenta el equipo de seguridad a bordo, le asignará la correspondiente zona de navegación en función de la categoría de diseño del barco según la legislación vigente.

Es

ESPAÑA Spain  Ministerio de Fomento
Dirección General de la Marina Mercante

CERTIFICADO DE NAVEGABILIDAD E INVENTARIO DEL EQUIPO PARA EMBARCACIONES DE RECREO DE ESLORA MENOR O IGUAL DE 24 METROS.

NOMBRE		MATRÍCULA		NIB
MEDUSA MAN		7ª BA-4-495-92		177594
Nº de Homologación				
Marca y modelo	TAYLOR	SOMO S23	Año de Construcción	1979
Número de Serie	[Redacted]	[Redacted]	Material del Casco	POLIESTER
Eslora C.7/95(m):	6,99	Eslora ISO(m):	Manga(1)(m):	2,49
Arqueo (Regla 2ª):	4,14	Desplazamiento(Ton):	Carga Máxima(kg):	
Potencia máxima(kW):	6,62	Nº máximo de personas permitido a bordo:	5	Tripulación: Pasajeros: 5
Categoría de Diseño		Módulo		
Zona de Navegación		4-Naveg. entre la costa y la línea paralela a la misma trazada a 12 millas		

El funcionario que suscribe, debidamente autorizado,
CERTIFICA:

- Que el equipo relacionado al dorso exigido a la embarcación es el requerido para las zonas de navegación asignadas, de acuerdo con la normativa vigente.
- Que la embarcación queda sometida a los reconocimientos intermedios, periódicos o extraordinarios establecidos en el Anexo I del Real Decreto 1434/1999, de 10 de Septiembre.

Expedido en: PALAMOS, a las 18 de Julio de 2008

 (Firma del funcionario autorizado)
MARIA CARMEN SANTANO LOSADA

Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad expedidora.

La entidad de Inspección que suscribe, designada conforme al Real Decreto 1434/1999, de 10 de Septiembre, **CERTIFICA** que la presente embarcación ha sido reconocida de acuerdo a lo establecido en el Anexo I del citado Real Decreto y que dicha embarcación, como también su equipo, han sido encontrados aceptables para el tipo de navegación asignada.



CLUB NAUTICO DE CONIL

importante tener en cuenta hasta donde podremos navegar ya que la zona de navegación delimitará nuestras travesías y la distancia que nos podemos alejar de la costa (además de nuestra titulación). Por ejemplo, si estamos pensando comprar una embarcación que estará habitualmente atracada en Cádiz pero queremos hacer con ella travesías a Palma de Mallorca (519 millas) necesitaremos que esté al menos habilitado para navegar por la zona 1.

También es limitante la titulación que poseas, si tienes un barco habilitado para navegar por la zona 1 y tu titulación no te habilita para navegar a esa distancia, tampoco podrás realizar esa travesía.

La zona de navegación para la que esté certificada nuestra embarcación nos obligará a cumplir la normativa en cuanto al **equipo de seguridad** que debemos llevar a bordo según lo establecido en la legislación vigente. (ORDEN FOM/1144/2003, de 28 de abril)

La navegación por una zona para la que no está habilitada tu embarcación, navegar a una distancia de la costa superior a la que te permite tu titulación o con una embarcación con eslora superior a la que permite tu titulación, es motivo de sanción.

Dicha infracción está tipificada como **Grave**.

También es sancionable y tipificada como falta **Grave** la vulneración del artículo que se inserta abajo

"Real Decreto 1471/1989, de 1 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General para Desarrollo y Ejecución de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas:

Artículo 69.

1. En las zonas de baño debidamente balizadas estará prohibida la navegación deportiva y de recreo, y la utilización de cualquier tipo de embarcación o medio flotante movido a vela o motor. El lanzamiento o varada de embarcaciones deberá hacerse a través de canales debidamente señalizados.

2. En los tramos de costa que no estén balizados como zona de baño se entenderá que ésta ocupa una franja de mar contigua a la costa de una **anchura de 200 metros en las playas y 50 metros en el resto de la costa.**

Dentro de estas zonas no se podrá navegar a **una velocidad superior a tres nudos**, debiendo adoptarse las precauciones necesarias para evitar riesgos a la seguridad humana. Estará prohibido cualquier tipo de vertido desde las embarcaciones. "

Todas las embarcaciones o artefactos flotantes, cualquiera que sea su medio de propulsión, que salgan o se dirijan a las playas, deberán hacerlo perpendicularmente a tierra, navegando con precaución y siempre a menos de tres nudos desde los 200 metros hasta la costa, o viceversa. Si existen canales balizados de acceso, éstos se usarán obligatoriamente.

Recuerde que está prohibido fondear en los canales de acceso a los puertos, calas y playas (si están balizadas), y dentro de las zonas de baño debidamente balizadas. En todo momento debe respetar estas zonas, tanto por su seguridad como por la de los demás.



PABELLON NACIONAL

En los buques se entiende como Pabellón nacional a la bandera propia del estado al que pertenece la embarcación y que, normalmente, se suele llevar a popa de la embarcación en cuestión ya sea esta mercante, de pesca, deportiva o de la armada. Esta norma no impide ni prohíbe que se enarbolen otras banderas siempre y cuando el llamado Pabellón nacional destaque sobre las otras banderas que se enarbolan al mismo tiempo.

Esta medida no es exclusiva de España sino que es algo reconocido por la normativa internacional en todos los países del mundo que tengan buques bajo su pabellón.

Su utilización está regulada por Real Decreto 2335/1980, de 10 de octubre, por el que se regula el uso de la Bandera de España y otras banderas y enseñas a bordo de los buques nacionales.

Establece dicho Decreto:

Artículo primero.

Todos los buques y embarcaciones nacionales, mercantes, de pesca, deportivos y de recreo, de servicios portuarios, así como los artefactos flotantes, cualquiera que sea su tipo, clase o actividad, enarbolarán, como único pabellón, la Bandera de España.

Artículo segundo.

Uno. Se reservará el asta de popa y el pico del palo mayor para la Bandera de España.

Dos. Ninguna otra bandera ni enseña podrá permanecer izada si no lo está el Pabellón nacional y sus dimensiones nunca serán superiores a un tercio del área de éste.

Artículo tercero.

Las banderas y enseñas reconocidas en los Estatutos de las Comunidades Autónomas podrán izarse en **puertos nacionales y aguas interiores**, pero siempre al mismo tiempo que el Pabellón nacional y con el tamaño que se determina en el artículo segundo.

Artículo cuarto.

Los buques están obligados a izar el Pabellón nacional a la vista de buque de guerra o fortaleza, a las entradas y salidas de puertos, y, en éstos, de sol a sol, en los días festivos y cuando así lo disponga la autoridad competente. Estarán igualmente obligados a izar el Pabellón nacional cuando así lo requiera la costumbre internacional o las disposiciones aplicables en espacios marítimos sometidos a jurisdicción extranjera.

Artículo quinto.

Las infracciones que se cometan contra lo dispuesto en el presente Real Decreto quedarán sometidas a lo establecido en la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante de veintidós de diciembre de mil novecientos cincuenta y cinco o a la Ley ciento sesenta y ocho/mil novecientos sesenta y uno, de veintitrés de diciembre, según corresponda.



El hecho de no llevar izada mientras navega la bandera oficial de su nacionalidad es constitutivo de infracción leve, si bien es una cuestión que en nuestro país apenas se ha venido controlando desgraciadamente, como todos sabemos, pero en otros países se encuentra sancionado con multas elevadas. La sanción habitual que impone la Autoridad Marítima por no llevarla es de 500 €

MEDIOS CONTRAINCENDIOS Y DE ACHIQUE

Los medios de contraincendios ya achique de la embarcaciones se encuentran regulados por la ORDEN FOM/1144/2003, de 28 de abril y sus modificaciones.

EXTINTORES PORTÁTILES.

1. Las embarcaciones de recreo, incluso aquellas dotadas de otros sistemas de extinción, deberán llevar extintores portátiles en la cantidad y del tipo que se especifica más adelante.

a) Los extintores deberán instalarse en puntos de fácil acceso y alejados en lo posible de cualquier fuente posible de incendio.

b) Cuando la embarcación lleve instalación eléctrica de más de 50 voltios, uno de los extintores debe ser adecuado para fuegos de origen eléctrico.

c) Los extintores serán de tipo homologado por la Dirección General de la Marina Mercante para embarcaciones de recreo o llevarán la marca de timón que establece el Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo, y estarán sometidos a las revisiones correspondientes, debiendo estar provistos de una tarjeta informativa en la que conste la fecha de la última revisión y el nombre de la entidad que la realizó. El extintor contendrá al menos de 2 kilogramos de producto extintor (polvo seco, o cantidad equivalente de otro producto extintor).

2. Extintores afectos a la embarcación y sus instalaciones:

Extintores exigidos en función de la eslora

L	Número y tipo de extintores *
Si tiene cabina cerrada y $L < 10$ m	1, tipo 21 B
$10 \leq L < 15$ m	1, tipo 21 B**
$15 \leq L < 20$ m	2, tipo 21 B**
$20 \leq L < 24$ m	3, tipo 21 B**

(*) Tipo de extintores: eficacia mínima.

3. Extintores afectos a la instalación propulsora (motor)

a) Las embarcaciones dotadas de uno o más motores deberán llevar los extintores afectos al compartimento motor cuyo número se indica en la tabla siguiente, o una instalación fija de extinción de incendios que cumpla con lo indicado en el artículo siguiente.

b) Si la eslora es menor de 10 metros, estos extintores servirán para cumplir lo exigido en el punto 2.

c) Para las embarcaciones con motores fueraborda de menos de 20 kilowatios adscritas a las Categorías de Navegación 6 y 7, no será obligatoria la instalación de extintor.



d) Las embarcaciones provistas de una instalación fija de extinción de incendios deben tener un extintor portátil situado en las proximidades del compartimento del motor, suficiente para cubrir la cuarta parte de la potencia sin que deba exigirse más de un extintor.

Número de extintores exigidos en función de la potencia instalada a bordo

Potencia máxima instalada	Número y tipo de extintores *
$P \leq 150$ kw	1 tipo 21 B.
$150 < P \leq 300$ kw	1 tipo 34 B (con un motor). 2 tipo 21 B (con 2 motores).
$300 < P \leq 450$ kw	1 tipo 55 B (con un motor). 2 tipo 34 B (con 2 motores).
$450 \text{ kw} < P$	Con 1 motor: 1 tipo 55 B y además el número de extintores necesarios para cubrir la potencia del motor por encima de los 450 kw.
	Con 2 motores: 1 tipo 55 B por cada motor (que puede ser 34 B si la potencia de cada uno de los motores es inferior a 300 kw) y además el número de extintores necesarios para cubrir la potencia total instalada.

(*) Tipo de extintores: eficacia mínima.

MEDIOS FIJOS DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS.

1. Las embarcaciones con motores que utilicen combustible clasificado del grupo 1 (Gasolina), de acuerdo con el artículo 19, deberán estar provistas de una instalación fija de extinción en el compartimento del motor, que evite abrir el compartimento en caso de incendio.
2. La instalación anterior cumplirá con los siguientes requisitos:



- a) No son admisibles gases halógenos como agentes extintores.
- b) El disparo del dispositivo de extinción debe poder realizarse manualmente desde el exterior del compartimento.
- c) Este sistema de extinción no se utilizará nunca en los lugares habitables.
- d) Solamente se permitirá el disparo automático de la instalación en pequeños compartimentos del motor no accesibles (que no tenga cabida una persona).

Debes comprobar que llevas el extintor adecuado a tu embarcación y en estado óptimo de revisión, de lo contrario te expone a una sanción

DETECCIÓN DE INCENDIOS Y DE GASES

1. Sin perjuicio del equipo de detección de incendios o de gases adecuado al riesgo de incendio, que deba llevar cada embarcación, las embarcaciones que tengan instalaciones de gas combustible, total o parcialmente en el interior del casco, deberán llevar medios de detección de gases (detector de gas).
2. En el caso de existir un sistema de detección de incendios o de gases, éste cumplirá los siguientes requisitos:
 - a) Su indicación será automática.
 - b) Los indicadores se centralizarán en el puesto de mando.
 - c) Su alimentación eléctrica será directa.
 - d) Accionará tanto señales luminosas como sonoras.

BALDES CONTRA INCENDIOS.

Todas las embarcaciones de recreo deberán ir provistas de los baldes que se indican en el siguiente cuadro:

Zona de Navegación	Número de baldes contra incendios con rabiza
3, 4	1
1, 2	2
1 y 2 (L > 20 m)	3

1. Serán ligeros y de fácil manejo y dispondrán de una capacidad mínima de 7 litros. Se aceptan los fabricados de material plástico siempre que sean de construcción robusta y sus asas no puedan desprenderse.
2. Podrán usarse también para achique o para otros servicios, pero nunca para trasvasar combustible u otros líquidos inflamables. Debe estar provisto de rabiza.



EXTRACCIÓN DE GASES.

Los motores interiores con arranque eléctrico que utilicen combustible clasificado del grupo 1.º (Gasolina) según el artículo 19, deberán disponer de un ventilador eléctrico antideflagrante (según Norma ISO 8846) que funcione por aspiración y descargue directamente al exterior, y capaz de renovar por completo el aire del compartimento del motor y de los tanques de combustible en menos de cuatro minutos. El circuito eléctrico del ventilador será independiente del circuito de arranque del motor, con objeto de ventilar el compartimento antes del arranque. Junto al dispositivo de arranque habrá una placa visible en castellano que recuerde la necesidad de ventilar el compartimento del motor durante cuatro minutos antes de arrancar los motores.

CLASIFICACIÓN DE COMBUSTIBLES.

A los efectos de lo previsto en la presente Orden, los combustibles utilizados a bordo de las embarcaciones de recreo se clasifican en dos grupos:

- a) Grupo 1. º, Combustibles líquidos cuyo punto de inflamación sea inferior a 55 ºC (combustible hidrocarburado que es líquido a la presión atmosférica y se usa en motores de ignición por chispa **Gasolina**).
- b) Grupo 2. º, Combustibles líquidos cuyo punto de inflamación sea igual o superior a 55 ºC (combustible hidrocarburado que es líquido a la presión atmosférica y se usa en motores de ignición por compresión **Gasóleo o Fuel-oil**).

MEDIOS DE ACHIQUE.

1. Sin perjuicio de los medios de achique exigidos para las embarcaciones con el marcado CE, las embarcaciones de recreo deberán al menos ir provistas de los medios de achique que se indican a continuación, de acuerdo con las Zonas de navegación:

- a) En las Zonas 1, 2 y 3, una bomba accionada por el motor principal u otra fuente de energía, otra bomba de accionamiento manual, y dos baldes.
- b) En las Zonas 4, 5 y 6, un balde y una bomba.
- c) En la Zona 7, una bomba manual o eléctrica. Para $L \leq 6$ m con cámaras de flotabilidad, un achicador.
- d) En veleros adscritos a las Zonas 1, 2, 3, 4, 5 y 6, al menos una bomba será manual y fija, operable desde la bañera con todas las escotillas y accesos al interior cerrados.
- e) En embarcaciones con compartimentos de sentina separados se deben proveer similares medios de bombeo.

2. La capacidad de las bombas no debe ser menor de (a una presión de 10 kPa):

- a) 10 litros/min para $L \leq 6$ m.
- b) 15 litros/min para $L > 6$ m.
- c) 30 litros/min para $L \geq 12$ m.

Para bombas manuales, la capacidad debe alcanzarse con 45 emboladas por minuto.

3. Las bombas que se encuentren en espacios cerrados que contengan motores o tanques de combustible del grupo 1, deberán ser antideflagrantes.



En el certificado de Navegabilidad podrás consultar los medios de contraincendios y achique que debes tener en tu embarcación.

La falta de alguno de ellos o el incumplimiento de algunas de las características especificadas para cada uno de ellos, será motivo de sanción

PREVENCIÓN DE VERTIDOS

Además de por lo señalado en el artículo 60 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, la prevención de vertidos de aguas sucias y contaminantes se regirá por lo dispuesto en este capítulo.

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.

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 depósitos 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.

Excluidos los veleros de regata, regulados por su propia norma, y los artefactos flotantes, como piraguas, hidropedales, etcétera, todas las embarcaciones están sujetas a la orden ministerial que regula la prevención de la contaminación de las embarcaciones de recreo (FOM/1144/2003 y sus modificaciones posteriores).

[consultar aquí.](#)



CLUB NAUTICO DE CONIL

La máxima de la prevención de la contaminación es que no se produzcan derrames de aguas sucias u oleosas procedentes de las embarcaciones. Para ello se dispone que las embarcaciones con aseo deban estar provistas de depósitos en los que almacenar dichas aguas y evitar su descarga en las zonas en las que esté prohibido y limitado, de acuerdo al número de personas que puedan ir a bordo.

Las embarcaciones abanderadas en España y las que naveguen por aguas españolas, aun siendo extranjeras, tienen prohibido descargar aguas sucias en zonas portuarias, aguas protegidas y zonas como rías, bahías, desembocaduras, aguas interiores...

No obstante, existe un determinado régimen de descarga de aguas sucias atendiendo a la distancia de costa y el equipo a bordo. Entendiendo por aguas sucias aquellas que proceden de los aseos y cocina del buque, y nunca las contenidas en la sentina del motor.

ZONA	OPCIÓN DE DESCARGA
Aguas portuarias. Zonas protegidas. Rías, Bahías, etc.	No se permite ninguna descarga, ni siquiera con tratamiento.
Hasta 3 millas.	Se permite con tratamiento. Ni sólidos ni decoloración.
Desde 3 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.



RÉGIMEN DE DESCARGA DE LAS AGUAS OLEOSAS, ACEITES Y BASURA

Si bien las aguas sucias son contaminantes por ser fuente de infecciones y otros males, las aguas oleosas pertenecen a un tipo de contaminación a la que hay que prestar singular cuidado. Su regulación no depende de los estados ribereños, sino que procede de entes superiores, mediante protocolos internacionales con los que se estandariza la norma para todos los países.

Respecto a las basuras sólidas cabe destacar la prohibición de arrojar plásticos al mar. Sí nos podemos desprender de restos de comida siempre que estén previamente desmenuzados y nos encontremos al menos 12 millas de costa.



CLUB NAUTICO DE CONIL

Al igual que los plásticos, el aceite (de cocinar o de motor), combustibles y residuos procedentes de la sentina del motor y actividades mecánicas nunca pueden ser descargados al mar. Para ello del convenio internacional MARPOL dispone que las embarcaciones deben estar dotadas de depósitos para contenerlos. Y posteriormente transferirlo a instalaciones en tierra, como punto limpio o instalaciones MARPOL situados en los puertos comerciales.

Mención aparte merecen las aguas oleosas. Aquellas que están contaminadas por aceites o combustibles, siendo el contaminante la ínfima parte de la mezcla. Para estos casos los buques deben contar con decantadores y oleómetros que impiden una descarga superior a 15 partes por millón de material contaminante. Equipos de gran coste y tamaño que raramente se encuentran en las embarcaciones recreativas. Por lo que a todas luces se consideran aguas contaminadas y se requiere su conservación a bordo hasta que puedan ser depositadas en instalaciones MARPOL o un punto limpio autorizado.

El apartado anterior no será de aplicación:

- i) 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.
- ii) 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 toda suerte de precauciones razonables para atajar o reducir a un mínimo tal descarga.

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.

El incumplimiento de las normas de vertido, según las circunstancias y efectos pueden ser consideradas **faltas muy grave** y sancionadas con fuertes multas.

VELOCIDAD DE ENTRADA EN PUERTO

En el interior de los puertos, el límite de velocidad suele ser de 3 nudos. Lo que ocurre es que los reglamentos propios de cada puerto, muchas veces establecen una "*mínima velocidad de gobierno*".

En cada puerto encontraremos normas concretas de actuación, es conveniente conocerlas y, cómo no, respetarlas para **evitar una sanción**.

Concretamente en el mes de marzo, La Autoridad Portuaria (APB) ha ampliado de tres a seis y ocho nudos, dependiendo de la zona, la velocidad máxima de navegación permitida en el interior del puerto de Ibiza. Esta medida ya está en vigor tras publicarse el Boletín Oficial del Estado (BOE). La nueva ordenanza que recoge este cambio contempla un límite de ocho nudos en la dársena de es Botafoc y de seis en el interior del puerto antiguo.

EL DEBER DE Y AUXILIO EN EL MAR

El art. 308.j de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (Texto Refundido), tipifica a su vez como **infracción administrativa muy grave** la no prestación o denegación de auxilio a las personas o buques, cuando dicho auxilio sea solicitado o se presuma su necesidad.

Y en el caso de considerarse el hecho como posible delito la denegación de auxilio u omisión del deber de socorro, el arts. 371 y 489 del C.P.-, el art. 119 ordena que se dará cuenta del mismo al Ministerio Fiscal.

Todo capitán tiene el deber de prestar auxilio a cualquier persona que se halle en peligro de desaparecer en la mar, siempre que ello no entrañe grave peligro para su buque y para las personas que se encuentren a bordo.

RADIOCOMUNICACIONES

La radiocomunicación para embarcaciones de recreo se encuentra regulada en las disposiciones del capítulo I (artículos 1 a 30; 40 a 48, y 56 a 61) del Real Decreto 1185/2006, de 16 de octubre. [consultar aquí](#)

EQUIPOS OBLIGATORIOS A BORDO DE LAS EMBARCACIONES DE RECREO

ZONA DE NAVEGACIÓN 1.

1. Las embarcaciones de recreo autorizadas a realizar navegaciones por la **Zona 1**, deben estar provistas del siguiente equipamiento radioeléctrico mínimo:

a) Una instalación radioeléctrica de MF/HF que pueda transmitir y recibir en la frecuencia de socorro y seguridad de 2.182 kHz utilizando radiotelefonía, y transmitir y recibir comunicaciones generales utilizando radiotelefonía en las bandas comprendidas entre 1.605 kHz y 27.500 kHz atribuidas al servicio móvil marítimo, o en su lugar una ETB.

b) Una instalación radioeléctrica de VHF capaz de transmitir y recibir en los canales 16, 6 y 13 en radiotelefonía y transmitir y recibir comunicaciones generales utilizando los canales radiotelefónicos del apéndice 18 del Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT.

c) Una radiobaliza de 406 MHz, de activación automática y manual.

2. Las instalaciones de MF/HF y VHF indicadas deberán ser aptas para utilizar las técnicas de LSD a partir del 1 de enero de 2007, salvo las de las embarcaciones que se exploten con fines lucrativos (de la lista sexta), que lo serán, a más tardar, tres meses después de la fecha de entrada en vigor de este reglamento.

3. A partir del 1 de enero de 2007, estas embarcaciones deberán disponer, además, de los siguientes equipos: a) Un receptor NAVTEX. b) Un equipo radiotelefónico bidireccional portátil de VHF. c) Un respondedor de radar de 9 GHz.



ZONA DE NAVEGACIÓN 2.

1. Las embarcaciones autorizadas a realizar navegaciones por la **Zona 2** deben ir provistas del siguiente equipamiento radioeléctrico mínimo:

a) Una instalación radioeléctrica de VHF.

b) Una radiobaliza de 406 MHz, de activación automática y manual.

2. La instalación de VHF deberá ser apta para utilizar las técnicas de llamada selectiva digital a partir del 1 de enero de 2008, o transcurridos tres meses desde la entrada en vigor de este reglamento, si se trata de embarcaciones que se exploten con fines lucrativos (de la lista sexta).

3. A partir del 1 de enero de 2008, estas embarcaciones deberán disponer, además, de un equipo portátil bidireccional de VHF o un respondedor de radar de 9 GHz.

ZONA DE NAVEGACIÓN 3.

1. Las embarcaciones autorizadas a realizar navegaciones por la Zona 3, deben ir provistas del siguiente equipamiento radioeléctrico mínimo:

- a) Una instalación radioeléctrica de VHF.
- b) Una radiobaliza de 406 MHz, de activación automática y manual o únicamente manual.

2. La instalación de VHF deberá ser apta para utilizar las técnicas de llamada selectiva digital a partir del 1 de enero de 2009, o transcurridos tres meses desde la entrada en vigor de este reglamento si se trata de embarcaciones que se exploten con fines lucrativos (de la lista sexta).

ZONA DE NAVEGACIÓN 4. (Por la que habitualmente navegamos la mayoría de los socios del club.)

Las embarcaciones autorizadas a navegar por la zona 4 deben ir provistas, como mínimo, de una instalación radioeléctrica de VHF apta para utilizar las técnicas de llamada selectiva digital a partir del 1 de enero de 2009.

Este artículo fue modificado por el Real Decreto 1435/2010, de 5 de noviembre, quedando redactado de la siguiente manera: «Los buques y embarcaciones de recreo autorizados a navegar por la zona 4 deben ir provistas, como mínimo, de una instalación radiotelefónica de VHF de tipo fijo.

Por tanto **no es necesario** que la emisora este dotada del sistema de llamada selectiva digital (LSD)

ZONA DE NAVEGACIÓN 5.

Las embarcaciones autorizadas a realizar navegaciones por la zona 5 deben ir provistas de una instalación radioeléctrica de VHF, fija o portátil, a partir del 1 de enero de 2007. Si la instalación es de tipo fijo, deberá ser apta para utilizar las técnicas de llamada selectiva digital a partir del 1 de enero de 2009.

ZONA DE NAVEGACION 6 Y 7

No será obligatoria la instalación de equipo radioeléctrico.



Radiobaliza

LICENCIA ESTACION BARCO (LEB)

Es el documento que permite a un particular o entidad instalar o explotar una estación transmisora conforme a las disposiciones del Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones y las del país del cual dependa dicha estación y que deberá estar situada en lugar visible a requerimiento de las autoridades marítimas competentes.



CLUB NAUTICO DE CONIL

Este documento es OBLIGATORIO para todas las embarcaciones de recreo que naveguen en la zona 1 (navegación ilimitada), zona 2 (navegación a 60 millas de la costa), zona 3 (navegación a 25 millas de la costa) y a la zona 4 (navegación a 12 millas de la costa) en este caso si voluntariamente, ya que no es obligatorio, lleven instalado a bordo un equipo fijo provisto de llamada selectiva digital ó una radiobaliza, en cuyo caso están obligadas a disponer de **MMSI** (Numero de identificación del servicio móvil marítimo).

	MINISTERIO DE FOMENTO	SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES
Subdirección General de Calidad y Normalización de Buques y Equipos Área de Inspección Radiomarítima		DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE
Alicante, 02 de Enero de 2008		
Asunto : ASIGNACION DE NUMERO DE LLAMADA SELECTIVA DIGITAL BUQUE: "MEDUSA MAN " / 177594 (4,14TRB)		
NÚM. DE LLAMADA SELECTIVA DIGITAL :	224324920	
Equipo	RTF VHF (FONIA+LSD) ICOM IC-M421 Núm. Serie - 2505097 Núm. Homol. 54.0039	
Llamada Selectiva	ICOM IC-M421 Núm. Serie - 2505097	

La obtención de LA LICENCIA DE ESTACION BARCO (LEB) es indispensable para proceder a la renovación del certificado de navegabilidad a través de una entidad colaboradora de inspección y deberá acompañarse obligatoriamente al Permiso de Navegación/licencia de navegación y el Certificado de navegabilidad actualizado.

La licencia de estación de barco ampara únicamente a los equipos transmisores de radiocomunicaciones incluidos en la misma.

La licencia debe ser renovada cuando varíen cualquiera de los datos incluidos en la misma.

Las licencias de estación de barco deben ser solicitadas a la Dirección General de la Marina Mercante para buques iguales o mayores a 24 metros, y a las Capitanías Marítimas cuando se trate de buques menores de esta eslora.

ESPAÑA



MINISTERIO DE FOMENTO
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES
DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

LICENCIA DE ESTACION DE BARCO
LICENCE DE ESTATION DE NAVIRE
SHIP STATION LICENCE

LICENCIA N°

VALIDO HASTA: INDEFINIDA

De conformidad con el artículo 7 del Real Decreto 1185/2006, de 16 de Octubre (B.O.E. núm 261, de 1 de noviembre) y con el artículo 18 del Reglamento de Radiocomunicaciones anexo a la Constitución y al Convenio Internacional de Telecomunicaciones vigente, se autoriza por la presente a utilizar los equipos de radiocomunicaciones en las condiciones que se describen a continuación:

(1) NOMBRE DEL BUQUE	(2) DISTINTIVO/ MMSI	(3) GT / ESLORA	(4) TITULAR DE LA LICENCIA	(5) AREAS DE NAVEGACIÓN AUTORIZADAS

Nº EQ	TIPO DE EQUIPO	MARCA Y MODELO	POTENCIA	CLASES DE EMISIÓN	BANDAS DE FRECUENCIAS AUTORIZADAS*
	(6) TRANSMISORES				
	(7) DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO Y OTROS EQUIPOS				

* Salvo indicación expresa, sólo se autorizan las frecuencias atribuidas por la UIT al Servicio Móvil Marítimo.

** Equipo habilitado para LRIT.

Autoridad que expide la Licencia
EL CAPITÁN MARÍTIMO

La infracción de las normas sobre utilización indebida de estaciones y servicios radioeléctricos por el buque está tipificada como una infracción **GRAVE**.

Recuerda que únicamente podrá utilizar el canal 16 en las siguientes situaciones:

- Cuando se produzca una situación que suponga un peligro real para la embarcación y sus ocupantes.
- Para realizar un primer contacto con la estación costera de tierra. Una vez establecido este contacto, deberemos cambiarnos a otro canal.
- Está prohibida toda emisión que pueda causar interferencias perjudiciales en las comunicaciones de socorro, alarma, urgencia o seguridad y en especial:
 - Las transmisiones inútiles
 - Las transmisiones de señales falsas o engañosas
 - Las transmisiones de señales y de correspondencia superflua
 - La transmisión de señales sin identificación

Qué es la Llamada Selectiva Digital

Sobretudo conocida por su acrónimo inglés como **DSC** (Digital Selective Calling), se trata de un sistema de llamada que se puede utilizar para llamar a barcos y estaciones costeras utilizando VHF (o también la radio BLU). Estas radios llevan en memoria grabado nuestro número de identificación de nuestro barco conocido como MMSI y una especie de listín de números como hacemos con nuestros teléfonos móviles. Además van conectados por NMEA al GPS del barco de modo que la radio sabe en todo momento las últimas coordenadas por las que navegamos.



La información se transmite de forma digital y **no hablada** por el **canal 70** reservado exclusivamente para las llamadas DSCs y por tanto se descongestiona un poco el canal 16 de seguridad. Se envía una secuencia de varios dígitos conocidos como código primario y una importante información adicional que informa sobre las coordenadas del barco en peligro y el motivo de la llamada, que puede ser de socorro, urgencia, seguridad vital, seguridad importante, comercial y rutina.

Al levantar la tapita del botón rojo y pulsar el botón del DSC, enviamos una ristra de datos digitales con la identificación del barco, la hora UTC, tipo de socorro (si se trata de socorro), posición del barco y canal o frecuencia para el tráfico a realizar. Todos estos datos llegan al barco receptor o estación costera en una pantalla. La llamada puede hacerse hacia una determinada estación costera, a un barco concreto o a un grupo de barcos, o de forma general a todo el mundo. Si se trata de una llamada de socorro y no se dispone del tiempo suficiente, bastará con pulsar las teclas **DISTRESS** (socorro) y **CALL** (llamada) y automáticamente se lanza una llamada a "todas las estaciones" que se va repitiendo cada 3,5 minutos hasta que el sistema recibe el "acuse de recibo", también conocido como ACK, del inglés (acknowledgement) indicando que alguien nos ha oído y que ha puesto en marcha los procedimientos adecuados.

La identificación de cada barco se efectúa con el número de identidad del barco (MMSI), que es el mismo que tenemos asignado en nuestra radiobaliza. En el MMSI, (Maritime Mobile Selective-call Identity), las tres primeras cifras corresponden al código del país (MID, Maritime Identity Digit) que para España es el 224, seguidas de 6 números que actúan como identificador del barco. Por ello, al adquirir un aparato dotado de DSC hay que registrar el MMSI en la Dirección General de Marina Mercante, con lo que dicho número se incluirá en el directorio mundial del IMO, que viene a ser una especie de listín telefónico pero con los barcos del mundo.

Recepción de un mensaje de socorro

Los barcos que reciban un alerta de socorro de LSD procedente de otro barco no deben acusar recibo de alerta mediante LSD, ya que el accuse de recibo por LSD mediante LSD normalmente sólo lo realizan las Estaciones Costeras.

En ese caso, los barcos deberán ponerse a la escucha para recibir el accuse de recibo de la costera en el canal 70 de VHF y acusar recibo del alerta de socorro en el canal 16 de VHF, si se está en condiciones de prestar auxilio e informar a la Costera o Salvamento. En caso de no estar en condiciones de prestar ayuda, se anotarán las incidencias en el diario de a bordo y se resteará el equipo.



Mientras una estación costera o un barco no realice un "acuse de recibo" ACK (acknowledgement) al barco en peligro, la alarma seguirá activada. Generalmente la estación costera, por razones de procedimiento, espera 1 minuto como mínimo y 2,75 minutos como máximo para dar el ACK y a continuación, lo comunica al Centro de Salvamento Marítimo más cercano al buque en peligro.

Cuando un barco recibe un alerta de socorro en DSC por VHF o telefonía en MF (onda media), se pondrá a la escucha en el Canal 16 y/o en 2.182 KHz. durante 5 minutos. Si no se acusa el recibo por parte de una estación costera o centro de salvamento, se acusará recibo de la alerta al barco en peligro por radiotelefonía en el Canal 16 de VHF o en 2.182 KHz, a continuación informará a la estación costera y a Salvamento Marítimo.

(NO EFECTUARÁ EL ACUSE DE RECIBO ACK, PUES SI LO HACE CORTA INMEDIATAMENTE LA LLAMADA DE SOCORRO Y SE ENTIENDE QUE EL QUE LO HACE SE CONVIERTE EN EL BARCO AUXILIADOR LO CUAL REPRESENTA UNA GRAN RESPONSABILIDAD).

Próximamente se insertara en nuestra página Web un monográfico sobre este tema.

LA DOCUMENTACION A BORDO

CERTIFICADO DE REGISTRO - PERMISO DE NAVEGACION O LICENCIA DE NAVEGACION (LIBRO VERDE)

Real Decreto 1435/2010, de 5 de noviembre, por el que se regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en las listas de recreo en las listas sexta y séptima del registro de matrícula de buques. ([Este real decreto entro en vigor el día 1 de enero de 2011](#)) [consultar aqui](#)

Establece el decreto que las embarcaciones de recreo de eslora igual o inferior a 12 metros, exceptuadas las embarcaciones de alta velocidad, estarán sujetas al régimen previsto en el artículo 8 de este real decreto, cuando ostente la propia embarcación y su equipo propulsor el marcado CE.

Artículo 8. Régimen especial de las embarcaciones de recreo con marcado CE de eslora igual o inferior a 12 metros. (Para embarcaciones con eslora superior a 12m se aplica las condiciones generales del decreto)

1. Todas las embarcaciones de recreo de eslora **igual o inferior a 12 metros** están exentas de la obligación de abanderamiento y matriculación, así como de despacho, siempre que la propia embarcación y su equipo propulsor ostenten el marcado CE. No obstante podrán ser abanderadas y matriculadas a petición expresa del titular, en cuyo caso será de aplicación el régimen general establecido en el artículo 9 de este real decreto. En todo caso, deberán obtener antes de su entrada en servicio un certificado de inscripción, de acuerdo con lo previsto en el apartado 6 de este artículo y cumplimentar lo previsto en el apartado 4.
2. Estas embarcaciones de recreo solo podrán navegar en el mar territorial español y, en cualquier caso, no podrán sobrepasar las zonas de navegación a las que estén limitadas de acuerdo con su categoría de diseño.
3. Las embarcaciones de recreo sujetas a este artículo tendrán el deber de enarbolar el pabellón español en los términos previstos en el Real Decreto 2335/1980, de 10 de octubre, por el que se regula el uso de la bandera de España y otras banderas y enseñas a bordo de los buques nacionales.
4. Asimismo, estas embarcaciones deberán llevar pintado o fijado de forma permanente en ambas amuras el indicativo de inscripción, que se colocará a la máxima altura posible de la línea de flotación. Su tamaño será el suficiente en relación con las dimensiones de la embarcación para que pueda ser fácilmente identificado en la mar y su color será blanco sobre cascos oscuros y negro sobre cascos claros. El nombre para estas embarcaciones tiene carácter potestativo y en el supuesto de llevarlo podrá pintarse o fijarse siempre que ello no dificulte ni cause confusión con la exhibición del indicativo de inscripción.
5. Los propietarios y patrones de estas embarcaciones de recreo serán responsables de que éstas cumplan con las normas de seguridad marítima, contra incendio, de prevención de la contaminación del medio marino y de radiocomunicaciones, de la posesión por el patrón de la titulación adecuada, de respetar el



CLUB NAUTICO DE CONIL

máximo número de personas embarcadas, de la tenencia en vigor del seguro de responsabilidad civil y del documento al que se refiere el apartado siguiente.

6. El distrito marítimo, en un plazo máximo de quince días, a instancia del adquirente de la embarcación, expedirá a estas embarcaciones, un **certificado de inscripción** con número secuencial anualizado, según el modelo del anexo V atendiendo a su eslora.(Embarcaciones registradas a patir del 1 de Enero de 2011)



ANEXO V
MINISTERIO DE FOMENTO-ESPAÑA
DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE
CERTIFICADO DE INSCRIPCIÓN



Marca	Modelo	Número CIN	
Categoría de diseño	Zona de navegación	Nº máximo de personas a bordo	Titulación mínima requerida
A () B () C () D ()	4 () 5 () 6 () 7 ()		() Licencia federativa () PNB () PER
Propietario (nombre y apellidos o empresa)		Domicilio	Nº de Inscripción

Este Certificado autoriza a navegar en el Mar Territorial español y en cualquier caso no podrá sobrepasar las zonas de navegación a las que este limitada de acuerdo con su categoría de diseño. Este Certificado irá acompañado de una copia de la declaración de conformidad CE.

Dado en _____ el:

Firma del Jefe de Distrito y sello

7. El documento, al que se hace referencia en el apartado 6 de este artículo, sustituirá, en estas embarcaciones, al certificado de navegabilidad regulado en Real Decreto 1434/1999, de 10 de septiembre, y constará en el mismo la realización de las inspecciones a las que esté sujeta la embarcación de acuerdo con lo establecido en el mencionado real decreto.

8. La inexactitud o falseamiento en la información acerca de estas embarcaciones o en la documentación aportada, así como el incumplimiento de llevar a bordo de la embarcación los documentos citados en este artículo, o el falseamiento o alteración de los mismos, salvo que dicha conducta haya sido sancionada por vía judicial, de conformidad con lo previsto en el artículo 119.3 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de puertos del Estado y de la marina mercante, serán sancionados conforme a lo dispuesto en el título IV de la mencionada Ley 27/1992.

9. El **certificado de inscripción** caducará cuando el titular de la embarcación solicite el **abanderamiento y matriculación de la misma de conformidad con el régimen previsto en el artículo 9 del Decreto.**

10. Las embarcaciones auxiliares, de las embarcaciones acogidas a este régimen especial, deberán llevar el mismo indicativo **de inscripción de su principal**, sin nombre, y añadiendo al final del mismo, entre paréntesis, la expresión «Aux» y el indicativo de matrícula de su principal. En el supuesto de que hubiese más de una embarcación auxiliar, se utilizarán números correlativos.

Por tanto el certificado de inscripción no hay que renovarlo, no tiene fecha de caducidad, si no concurren las circunstancias apuntadas en el artículo 9

Como se ha reflejado anteriormente el Decreto entro en vigor en Enero de 2011, por tanto las embarcaciones anteriores a esta fecha no poseeran Certificado de inscripción.

El decreto en su Disposición transitoria única. Embarcaciones ya abanderadas. Establece:

En las embarcaciones ya abanderadas y matriculadas, se seguirán usando las Licencias de Navegación de que van provistas hasta que realicen alguna de las operaciones o actos que motivan algún tipo de inscripción registral o anotación en hoja de asiento, en cuyo momento se sustituirán por el certificado de registro español-permiso de navegación que se crea por este real decreto.

CERTIFICADO DE
CERTIFICATE OF



REGISTRO ESPAÑOL
SPANISH REGISTRY

PERMISO DE NAVEGACIÓN
EMBARCACIONES DE RECREO

Fecha de Validez:

N.I.B:

Nombre		Indicativo de matrícula	Marca	Modelo	Número Serie
Material casco	Propulsión	Combustible	Eslora (ISO)	Categoría Diseño/Zona de navegación	
Año construcción	Nº de motores	Nº máximo de personas a bordo		Titulación mínima requerida	
Propietarios	Apellidos y nombre	Domicilio		Número (*)	Nacionalidad

(*) 1. D.N.I., 2. N.I.F., 3. Pasaporte, 4. Tarjeta de identidad de extranjero (R.D. 1435/2010 de 05.11.10, B.O.E. nº 269 de de 06.11.10).

1. Este documento autoriza la navegación de la presente embarcación. El mismo deberá encontrarse a bordo de la embarcación en navegación, junto con la titulación del patrón, certificado de navegabilidad y seguro de responsabilidad civil en vigor.

2. El certificado de registro español debe ser renovado por periodos de cinco años por la persona que figura como propietario en el registro de buques, solicitando su renovación en el plazo de tres meses con anterioridad a la finalización de la validez del certificado. La no renovación del mismo supondrá su cancelación de oficio.

3. Cualquier variación de los datos, así como la transferencia de titularidad deberá ser comunicada a un Distrito Marítimo que emitirá, en su caso, el nuevo certificado.

Observaciones: EL PATRON SERA EL RESPONSABLE DE NAVEGAR DENTRO DE LA ZONA QUE CORRESPONDA, DE ACUERDO CON LAS CARACTERISTICAS DE LA EMBARCACION, DEL EQUIPO INSTALADO A BORDO, Y DE LA TITULACION QUE POSEA.

Antiguo permiso de navegación (Embarcaciones registradas desde el 1 de Octubre de 2007 a 1 de Enero de 2010) que continúa siendo válido, hay que renovarlo cada 5 años



Antigua licencia (Embarcaciones registradas antes del 1 de Octubre de 2007) que sigue siendo válida, no hay que renovarlo hasta que se realicen alguna de las operaciones o actos que motivan algún tipo de inscripción registral o anotación en hoja de asiento.



CERTIFICADO DE NAVEGABILIDAD (ITB)

Se encuentra regulado por el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre [consultar aquí](#), y sus posteriores modificaciones, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles.

Al igual que los vehículos tienen que pasar periódicamente la ITV, los barcos deben disponer del correspondiente Certificado de Navegabilidad, que se obtiene una vez superada la ITB y que acredita que una embarcación de recreo cumple los requisitos exigidos por la ley, dejando constancia de los reconocimientos efectuados, su naturaleza y la fecha de los próximos a realizar.

Pasar esta inspección nos da la certeza de que el barco está en buenas condiciones para hacerse a la mar y responder a las circunstancias que nos depare la navegación.

La ITB es sistema de inspección a embarcaciones de recreo regulado por la Dirección General de la Marina Mercante. Están sujetos a la ITB todos los barcos matriculados en lista **6ª y 7ª**, con esloras comprendidas entre **2,5 y 24 metros**; siendo el mínimo de 2,5 metros para los que tienen ánimo lucrativo y de **6 metros para los dedicados al recreo o actividades deportivas**.

Hay establecidos **5 tipos de reconocimientos**, dependiendo de la lista de matrícula del barco y de la eslora:

INICIAL:

Obligatorio para todas las embarcaciones, salvo que lleven incorporado **el marcado CE** de conformidad

PERIÓDICA:

Esta inspección se deberá realizar **cada cinco años como máximo**. A ella están sujetas **todas las embarcaciones de recreo**, salvo las matriculadas en lista 7ª con **eslora inferior a 6 metros**, exentas de la prueba siempre que el Certificado de navegabilidad indique "Sin caducidad".

INTERMEDIO:

A esta inspección están sujetas las embarcaciones de la **lista 6ª obligadas a pasar la ITB y las de lista 7ª mayores a 15 metros**, además de las que tengan **casco de madera**, sea cual sea la eslora. En este caso hay que realizar un reconocimiento intermedio, comprendido entre el segundo y tercer año de los cinco máximos.

Adicional:

Independientemente de estas revisiones periódicas o intermedias, cualquier armador puede solicitar a las empresas colaboradoras la revisión voluntaria de su embarcación.

Este tipo de inspección está originada por un **cambio de lista, avería grave o reparación importante**.

EXTRAORDINARIO:

Se efectuará a requerimiento de órgano judicial o de la Dirección General de la Marina Mercante.

La no realización o superación de los reconocimientos en los plazos establecidos supone la caducidad del Certificado de Navegabilidad. Los propietarios de las embarcaciones de recreo son responsables del mantenimiento al día de las mismas, según el Certificado de Navegabilidad.

RECUERDE QUE DEBE SOLICITAR EL SIGUIENTE RECONOCIMIENTO ANTES DE LA FECHA DE CADUCIDAD DEL CERTIFICADO.

Podrá ser considerada como infracción **grave o muy grave** la navegación con el Certificado caducado o careciendo del mismo, la realización de obras de transformación o cambio de motor sin la correspondiente autorización o con infracción de las normas que la regula y el falseamiento de datos.

ESPAÑA
SPAIN



Ministerio de Fomento
Dirección General de la Marina Mercante

**CERTIFICADO DE NAVEGABILIDAD PARA EMBARCACIONES DE RECREO
DE ESLORA MENOR O IGUAL DE 24 METROS**

NIB	Marca		Arqueo (Regla 2ª)	
Modelo				
Nº de Homologación	Año de construcción			
Número CIN	Material del casco			
Eslora ISO (m)	Eslora C 7/95 (m)	Manga (m)		
Potencia Máxima (kW)	Carga máxima (kg)			
Categoría de diseño / Nº max. personas a bordo (pax / trip.)				
A <input type="checkbox"/> / (/) B <input type="checkbox"/> / (/) C <input type="checkbox"/> / (/) D <input type="checkbox"/> / (/)				
Tipo de motores (IB/Mixto)	Marca Motores	Modelo Motores		
Potencia total motores (kW)	Números de serie motores			

El funcionario que suscribe,

CERTIFICA:

- Que la documentación de la embarcación refleja las características que se indican en los apartados anteriores.
- Que la embarcación queda sometida a los reconocimientos intermedios, periódicos o extraordinarios establecidos en el Anexo I del Real Decreto 1434/1999, de 10 de Septiembre.

Expedido en , a

(Firma del funcionario)

Sello de la dependencia.

Categoría de diseño	Zona de navegación Máxima
A	1 (Zona de navegación ilimitada)
B	2 (Navegación en la zona comprendida entre la costa y la línea paralela a la misma trazada a 60 millas)
C	4 (Navegación en la zona comprendida entre la costa y la línea paralela a la misma trazada a 12 millas)
D	7 (Navegación en aguas costeras protegidas, puertos, radas, bahías abrigadas y aguas protegidas en general)

El patrón será responsable de navegar dentro de la zona permitida en función de la categoría de diseño, el equipo de seguridad, salvamento, contra incendios, navegación, prevención de vertidos por aguas sucias, equipo de radiocomunicaciones, seguros de responsabilidad civil y de la titulación que posea para el gobierno de embarcaciones según la legislación vigente.

La entidad de Inspección que suscribe, designada conforme al Real Decreto 1434/1999, de 10 de septiembre, **CERTIFICA** que la presente embarcación ha sido reconocida de acuerdo a lo establecido en el Anexo II del citado Real Decreto y que dicha embarcación, como también su equipo, han sido encontrados aceptables para el tipo de navegación asignada.

Nombre de la Entidad y sello:	Reconocimiento realizado ²	Próximo reconocimiento:	Observaciones:
Nombre y firma del inspector:	Tipo: Fecha:	Tipo: Fecha:	
Nombre de la Entidad y sello:	Reconocimiento realizado ²	Próximo reconocimiento:	Observaciones:
Nombre y firma del inspector:	Tipo: Fecha:	Tipo: Fecha:	
Nombre de la Entidad y sello:	Reconocimiento realizado ²	Próximo reconocimiento:	Observaciones:
Nombre y firma del inspector:	Tipo: Fecha:	Tipo: Fecha:	

[1] Es la máxima anchura del casco en su proyección horizontal y medida en la cara exterior del forro.

[2] Reconocimiento: Intermedio, periódico, extraordinario

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

Regulado por el Real Decreto 607/1999, de 16 de abril, y sus modificaciones ([consultar aquí](#))

El seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria tiene por objeto la cobertura, en el ámbito y dentro de los límites fijados en el presente Reglamento, de la responsabilidad civil extracontractual en que puedan incurrir los navieros o propietarios de embarcaciones de recreo o deportivas, las personas que debidamente autorizadas por el propietario patroneen las mismas, así como aquellas otras que les secunden en su gobierno y los esquiadores que pueda arrastrar la embarcación, por los daños materiales y personales y por los perjuicios que sean consecuencia de ellos que, mediando culpa o negligencia, causen a terceros, a puertos o instalaciones marítimas, como consecuencia de colisión, abordaje y, con carácter general, por los demás hechos derivados del uso de las embarcaciones en las aguas marítimas españolas, así como por los esquiadores y objetos que éstas remolquen en el mar.

Artículo 3. Seguro de embarcaciones españolas.

1. Todo naviero o propietario de **embarcaciones de recreo o deportivas deberá tener asegurada la responsabilidad civil** en que pueda incurrir con motivo de la navegación de sus embarcaciones o, estando las mismas atracadas, durante los períodos en que aquéllas estén expuestas a las situaciones de riesgo previstas en este Reglamento.

2. Para los riesgos derivados de participación en regatas, pruebas, competiciones de todo tipo y sus entrenamientos, incluidos apuestas y desafíos, deberá suscribirse un seguro especial destinado a cubrir la responsabilidad civil de los intervinientes, como mínimo por los importes y con el alcance de la cobertura obligatoria establecida en este Reglamento

Artículo 12. Documentación acreditativa de la vigencia del seguro.

1. Hará prueba de la vigencia del seguro, **el justificante del pago de la prima del período de seguro en curso**, siempre que contenga, al menos, las siguientes especificaciones:

- La entidad aseguradora que suscribe la cobertura.
- La identificación suficiente de la embarcación asegurada.
- El período de cobertura, con indicación de la fecha y hora en que comienzan y terminan sus efectos.
- La indicación de que se trata de la cobertura del seguro obligatorio.

2. **Esta documentación acreditativa deberá obrar a bordo de la embarcación.** En caso de ser requerida por las autoridades competentes y no encontrarse dicha documentación a bordo, el tomador dispondrá del plazo de cinco días hábiles para justificar ante las mismas la vigencia del seguro.

La navegación de las embarcaciones que no estén aseguradas en la forma establecida, será considerada infracción **grave** de acuerdo con lo dispuesto en el capítulo III del Título IV de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante

TITULACION NAUTICA

El BOE 247 de 11-10-14 publicó el Real Decreto 875/2014 de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de embarcaciones de recreo. ([consultar aquí](#))

Sustituye al anterior marco normativo establecido en la Orden FOM/3200/2007.

EXENCIÓN DE TITULACIÓN:

Anteriormente: Estaban exentas las embarcaciones hasta 4 metro motor y 5 metros a vela. Navegación exclusivamente diurna.

Nueva norma: Hasta **5 metros** a motor y **6 metros** a vela. Navegación exclusivamente diurna, con potencia límite máxima de motor de 11,03 kW (14,98 CV).

AUTORIZACIÓN FEDERATIVA (TITULÍN):

Anteriormente: hasta 6 metros a motor, máximo 40 kW. Navegación diurna en zona delimitada por Capitanía

Nueva norma: No existe. Las titulaciones actuales conservarán sus atribuciones

LICENCIA DE NAVEGACIÓN:

Anteriormente: No existía

Nueva norma Hasta 6 metros y potencia adecuada. Navegación diurna hasta 2 millas de un abrigo. Gobierno de motos náuticas clase C.

PATRÓN DE NAVEGACIÓN BÁSICA (PNB):

Actualmente: Hasta 7,5 metros a motor y 8 metros a vela. Potencia adecuada. Hasta 5 millas. Gobierno de motos náuticas.

Nueva norma : Hasta 8 metros y potencia adecuada. Hasta 5 millas. Gobierno de motos náuticas.

PATRÓN DE EMBARCACIONES DE RECREO (PER):

Anteriormente: Hasta 12 metros y potencia adecuada. Hasta 12 millas de la costa y navegación dentro de los archipiélagos balear y canario. Gobierno de motos náuticas.

Nueva norma: Hasta 15 metros y potencia adecuada. Hasta 12 millas de la costa y navegación dentro de los archipiélagos balear y canario. Gobierno de motos náuticas.

Realizando unas prácticas de 24h, habilitación para aumento de eslora hasta 24m y navegación desde la península a las Baleares.

Sean cuales sean las atribuciones del PER que te otorgue tu título, básicas o avanzadas, las puedes completar gobernando barcos de vela. Las anteriores atribuciones solo capacitan para ser patrón de barcos a motor. Para estar al mando de un velero es necesario tener la "Habilitación a vela".

PATRÓN DE YATE:

Anteriormente:	Hasta 20 metros y potencia adecuada. Hasta 60 millas de la costa. Gobierno de motos náuticas.
Nueva norma:	Hasta 24 metros y potencia adecuada. Hasta 150 millas de la costa. Gobierno de motos náuticas. Puede gobernar embarcación a vela.

CAPITÁN DE YATE:

Anteriormente:	Hasta 24 metros (*) y potencia adecuada. Sin límite de navegación. Gobierno de motos náuticas.
Nueva norma	Hasta 24 metros (*) y potencia adecuada. Sin límite de navegación. Gobierno de motos náuticas. Puede gobernar embarcación a vela.

*) Sin perjuicio de las atribuciones concedidas para buques de recreo mayores de 24m y arqueo bruto inferior a 3000 GT según [Real Decreto 804/2014](#), de 19 de Septiembre

Titulación exigida para el gobierno de las motos náuticas

Para gobernar motos náuticas tipo A y B, en la modalidad de uso particular, el usuario deberá estar en posesión de alguno de los títulos de Patrón para Navegación Básica, Patrón de Embarcaciones de Recreo, Patrón de Yate y Capitán de Yate.

Los títulos náutico-deportivos que habilitan específicamente para el gobierno de motos náuticas son los siguiente:

Patrón Moto Náutica A	Manejo de motos náuticas de potencia igual o superior a 110 CV
Patrón Moto Náutica B	Manejo de motos náuticas de potencia superior a 55 CV e inferior a 110 CV
Patrón Moto Náutica C	Autorización federativa de Patrón de Moto Náutica "C", cuyas atribuciones son el manejo de motos náuticas de potencia inferior a 55 CV.

Hay quien posee título (Tarjeta) expedido por la Marina Mercante y quien lo tiene expedido por la Junta de Andalucía. Ambos son validos si no están caducados.

El patrón de la embarcación, siempre que se haga a la mar, deberá estar en posesión de la tarjeta (Documento acreditativo de la posesión de un título de recreo) en vigor que ha de llevar a bordo y, en caso contrario y de ser solicitado por la autoridad competente, dispondrá de 5 días hábiles para presentarla ante dicha autoridad. (Artículo 23.2 Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre)

Ten en cuenta que el artículo 307.2.h de la Ley de Puertos del Estado establece como **falta grave:**

Traspasar los capitanes, patrones u otro personal marítimo los límites de atribuciones que correspondan a la titulación profesional o de recreo que posean, o contratar o **permitir ejercer las funciones de capitán, patrón u oficial encargado de la guardia durante la navegación, a quienes no se encuentren en posesión de titulación suficiente que legalmente les habilite para ello**, así como ejercer sin la referida titulación tales funciones.

Así que patronear una embarcación con una eslora superior a la que te habilita tu título, navegar a una distancia de la costa superior a la que te habilita tu título o permitir que una persona sin titulación suficiente patronee tu embarcación puede acarrear una sanción.

A título de ejemplo te dejo una sanción impuesta (B.O.E.).

Examinado el Recurso de Alzada interpuesto por doncontra la resolución de la Dirección General de la Marina Mercante, de fecha de 12 de junio de 2006, que le sanciona con: 1) Multa de **24.000 euros por la comisión de una infracción grave, debido a la navegación con embarcación patroneada por persona que carecía de titulación habilitante para su manejo**

También te interesa saber que los títulos náuticos de recreo no están sujetos a caducidad, sin perjuicio de que una vez en posesión de cualquiera de ellos los de inferior rango queden anulados. Las tarjetas tendrán un **periodo de validez de 10 años, transcurridos los cuales deberá solicitarse su renovación**, por medios preferentemente telemáticos. Asimismo, cuando los solicitantes hayan cumplido la edad de 70 años, la renovación de la tarjeta deberá solicitarse cada 5 años. Al mismo tiempo las tarjetas no son validas a efectos de acreditar la identidad del titular, debiendo ir acompañad del documento acreditativo de identidad (D.N.I./NIE/PASAPORTE) correspondiente.



ESPAÑA / SPAIN

TARJETA EXPEDIDA EN VIRTUD DE LO DISPUESTO POR EL REAL DECRETO 875/2014, DE 10 DE OCTUBRE, POR EL QUE SE REGULAN LAS TITULACIONES NÁUTICAS PARA EL GOBIERNO DE LAS EMBARCACIONES DE RECREO.
CERTIFICATE ISSUED UNDER THE PROVISIONS OF THE ROYAL DECREE 875/2014, APPROVED ON 10 OCTOBER, WHICH REGULATES THE CONDITIONS FOR THE OPERATIONS OF PLEASURE CRAFT.

PATRÓN DE EMBARCACIONES DE RECREO
Radio-Operador de corto alcance de acuerdo a los requisitos de la Resolución de la UIT 343 (REV. CMR-12)
Short Range Radio-Operator in accordance with the provisions of ITU Resolution 343 (REV. CMR-12)

El Gobierno de España certifica que a [] se le considera plenamente cualificado, de conformidad con lo dispuesto en la mencionada legislación y sin más limitaciones que las que se indican a continuación, para el gobierno de embarcaciones de recreo y la operación de su estación radio.
The Government of Spain certifies that [] has been found duly qualified in accordance with the provisions of the above legislation, and has no limitations other than those listed below, for the operation of pleasure craft and radio stations aboard.

Nombre completo: Full Name:	[]	DNI / NIE / Pasaporte: ID / Passport:	[]
Fecha nacimiento (dd/mm/aaaa): Date of Birth (dd/mm/yyyy):	[]	Nacionalidad: Nationality:	ESPAÑOLA
Dirección del titular: Holder's address:	[]		
Tarjeta N°: Certificate N°:	#42780#	Expedido por, el (dd/mm/aaaa): Issued by, on the (dd/mm/yyyy):	Ministerio de Fomento 21/04/1995

#11040042780000#

01-00002960

Tarjeta expedida por la Marina Mercante

LICENCIA DE PESCA DE RECREO

Si practica la pesca de recreo desde tu embarcación deberás obtener y llevar en tu embarcación la correspondiente licencia de pesca de recreo. Una licencia por cada persona que este pescando.

Si la licencia de pesca de recreo es para aguas interiores es cada comunidad autónoma la competente para expedirla. Por lo que se tendrán que dirigir las solicitudes a la comunidad autónoma competente. Si la licencia de pesca de recreo es para aguas exteriores, ya sea desde tierra, desde embarcación o submarina, y



CLUB NAUTICO DE CONIL

no está dirigida a especies de protección diferenciada, son también las comunidades autónomas del litoral las que las expiden por cesión de la Administración General del Estado. Por lo que se tendrán que dirigir las solicitudes a la comunidad autónoma competente. Si la licencia de pesca está dirigida a especies de protección diferenciada (Anexo II, Real Decreto 347/2011, de 11 de marzo, por el que se regula la pesca marítima de recreo en aguas exteriores. [consultar aquí](#)) será la Administración General del Estado quien la expedirá.

La práctica de la pesca deportiva sin la correspondiente licencia de pesca o sin estar en vigor constituye infracción administrativa de pesca marítima, tipificada como tal en el capítulo II del título V de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, como infracción leve sancionada con una multa en Grado mínimo de 60 a 200 euros, Grado medio: de 201 a 400 euros y en Grado máximo: de 401 a 600 euros.

Independientemente tendrás que cuidar el máximo de capturas que puedes realizar, el tamaño de los peces, las especies protegidas, etc . Una licencia por cada persona que este pescando.

En nuestra página web en la pestaña Información - Normativa de pesca deportiva para aguas interiores y exteriores tienes amplia información sobre estos requisito, [consultar aquí](#)

LICENCIA ESTACION BARCO (LEB) Y MMSI (NUMERO DE IDENTIFICACIÓN DEL SERVICIO MÓVIL MARÍTIMO).

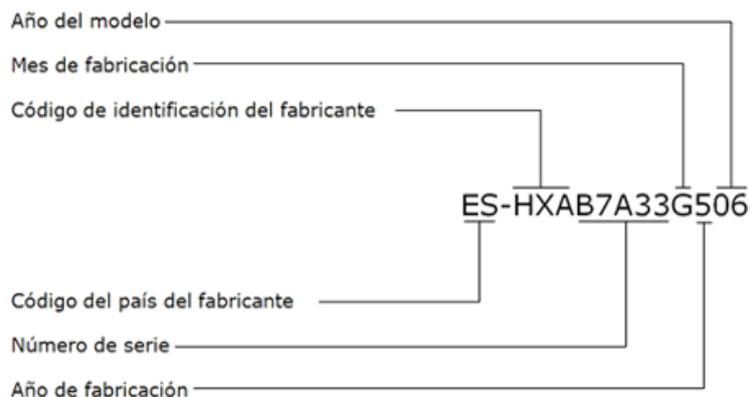
Si tu embarcación va dotada bien de forma obligatoria o voluntaria de una radio VHF con llamada selectiva digital, deberás portar estos dos elementos en tu embarcación y lógicamente el GPS. En caso contrario te expone a una multa.

EMBARCACIONES CON MARCADO CE

Real Decreto 98/2016, de 11 de marzo, por el que se regulan los requisitos de seguridad, técnicos y de comercialización de las motos náuticas, embarcaciones deportivas y sus componentes. [consultar aquí](#)
Establece el Anexo I . 2 Requisitos generales:

2.1 Identificación de embarcaciones. Toda embarcación llevará marcado un número de identificación que contendrá la siguiente información:

- el código de país del fabricante;
- el código único del fabricante asignado por la autoridad española competente o por una autoridad de un Estado miembro;
- un número de serie único;
- el mes y el año de producción;
- el año del modelo.



El número queda grabado durante la fabricación del casco mediante estampación. Grabado por láser, o directamente desde un molde, para que no pueda ser alterado o borrado. Si el fabricante necesita grabarlo en un placa, esta última debe quedar fijada al barco de tal manera que en caso de retirarse deje constancia de haber desaparecido. Hay que buscarlo siempre en la parte trasera de estribor.

2.2 Chapa del fabricante de la embarcación. Toda embarcación llevará una chapa montada de forma permanente y separada del número de identificación de la embarcación, que incluirá como mínimo la siguiente información:

- a) Nombre del fabricante y su nombre comercial registrado o marca registrada así como su dirección de contacto.
- b) Marcado CE conforme a lo dispuesto en los artículos 30 a 32.
- c) Categoría de diseño de embarcaciones de acuerdo con la sección 1.
- d) Carga máxima recomendada por el fabricante con arreglo al punto 3.6, excluido el peso del contenido de los depósitos fijos llenos.
- e) Número de personas recomendado por el fabricante para el que está diseñada la embarcación.

Por tanto no se te ocurra eliminar esta chapa de tu embarcación, podrías ser sancionado

SANCIONES ADMINISTRATIVA A LAS EMBARCACIONES DE RECREOS

En primer lugar debes asumir que el único responsable de que te sancionen **ERES TU**, no son los Funcionarios del Servicio Marítimo ni la Guardia Civil.

La Guardia Civil tiene como misión y obligación fundamental, entre otras, velar por la seguridad marítima y **denunciar** el incumplimiento de la Legislación establecida para este ámbito. Legislación creada e impuesta por nuestros Parlamentarios (Políticos), tampoco tiene la facultad de imponer sanciones ni fijar las cuantías de las mismas, ese cometido es competencia exclusiva de las Autoridades Marítimas, sencillamente se **limita a denuncia tu incumplimiento a la legislación en vigor**.

La ley de Marina Mercante determina que las sanciones se gradúan en leves, graves y muy graves, teniendo en cuenta lógicamente la gravedad o irreprochabilidad de la conducta del infractor.

Vale la pena hacer algunos comentarios sobre la validez de las actas en las que se asientan las actuaciones de la Guardia Civil. En un principio, cualquier acta que se levante por una autoridad competente para denunciar tiene presunción de validez. Esto quiere decir que lo que aparece en ella reflejado es cierto, a no ser que la persona interesada la impugne y pruebe que lo que en ella se dice no es cierto, o contiene errores en la calificación o descripción de los hechos.

De todas formas, lo que debe quedar claro es que la sola denuncia por parte de la Guardia Civil de una presunta infracción no es equivalente a una multa. Corresponde siempre, como se ha reflejado anteriormente, a la autoridad con competencia sancionadora la decisión que se producirá una vez terminado todo el procedimiento mencionado.

Debes saber que la ley establece que, en el caso de embarcaciones de recreo, será responsable la persona física o jurídica propietaria de la embarcación, o la que sea directamente responsable de la acción sancionable. Ahora bien, este precepto genera una serie de dudas. Por ejemplo, en un barco que navega sin los certificados, ¿es responsable el propietario por no haberlos obtenido o es responsable el patrón por salir al mar sin ellos? Subsidiariamente, se consideran responsables los patrones o capitanes.

Cuando se trata de infracciones por contaminación del medio marino producidas desde embarcaciones, serán solidariamente responsables el naviero, el propietario, el asegurador de la responsabilidad Civil y el patrón. Cabe también resaltar, que las multas de mayor cuantía son las que se deben a infracciones contra el medio ambiente.



CLUB NAUTICO DE CONIL

Evidentemente, la cuantía de la multa o sanción vendrá determinada por la gravedad, estableciendo la ley los topes máximos para las conductas tipificadas.

SE CONSIDERAN INFRACCIONES LEVES

- Ser pasajero y estar bajo los efectos del alcohol, drogas o sustancias psicotrópicas.
- Hacer caso omiso a las indicaciones del patrón, capitán u oficial de un buque.
- No llevar la documentación obligatoria a bordo: **seguro, titulación, certificado de navegabilidad.**
- No informar a la autoridad por radio cuando se es requerido.
- La contaminación del medio marino por arrojar basuras, vertidos, limpieza de carena o residuos del barco.

Las infracciones leves prescriben tras un año de su acción u omisión.

La **multa** por uno de los actos u omisiones considerado como infracción leve según la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante puede llegar **hasta 60.000 euros**.

SE CONSIDERAN INFRACCIONES GRAVES

Se consideran **infracciones graves** las acciones y omisiones que provoquen una baja laboral en un tercero, causen **daños por un valor comprendido entre 1200 y 6000 euros** y la reincidencia en infracciones leves. Además, en lo concerniente a la náutica recreativa se consideran entre otras:

- Poner en riesgo la vida humana en el mar.
- Arrojar basuras sólidas en zonas no autorizadas.
- Llevar armas a bordo.
- Ser tripulante y estar en estado de embriaguez, afectado por drogas o psicotrópicos.
- No informar sobre un abordaje cometido por el propio barco, que se haya visto involucrado o del que se sea testigo.
- **Sobrepasar los límites de eslora y navegación a que autoriza el título de recreo.**
- **Navegar fuera de los canales balizados** en la playa, zonas de baño, a menos de 200 metros de una playa o 50 metros de un acantilado.
- Poner en peligro la seguridad de la navegación.
- No mostrar el pabellón nacional.
- No mostrar el nombre del buque o su matrícula.
- Carecer o tener deteriorado la documentación del barco.
- Incumplir las normas de tráfico marítimo dictadas por la Capitanía Marítima.
- Utilizar los equipos de radio inadecuadamente.
- Realizar reformas en el barco afectando a su estructura o máquina propulsora sin permiso de la Autoridad.
- Navegar sin luces y sistemas de señalización establecidos.
- Navegar sin documentos del barco o estando caducados.
- Verter residuos contaminantes para el medio ambiente marino.

Las infracciones graves prescriben a los tres años de realizarse el acto u omisión.

Las infracciones graves referentes a la ordenación del tráfico marítimo se pueden penar con **multas de hasta 120 000 euros**.

INFRACCIONES MUY GRAVES

La Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante en su régimen sancionador no recoge **infracciones muy graves achacables a la náutica de recreo**. No obstante, en calidad de embarcación sujeta a la norma sí que puede ser sancionada en la medida de que se cometa una infracción muy grave.

Se considera infracción muy grave a la acción y omisión que cause una baja laboral superior a una semana, daños por **valor superior a 6000 euros**, poner en grave peligro la seguridad de la navegación o un barco o ser **reincidente** en infracciones graves dentro del plazo previo a su prescripción.

Se consideran infracciones muy graves entre otras:

- Poner en grave peligro la salud o vida de las personas.
- Vertidos contaminantes en aguas portuarias.
- Navegar sin que el barco cumpla las **condiciones de navegabilidad** (Certificado de navegabilidad).
- Hacer pasar el barco por un buque hospital o de salvamento mediante distintivos.
- **Estar el patrón del barco bajo los efectos del alcohol**, drogas o sustancias similares.
- **Negar el deber de auxilio** cuando sea solicitado o se presuma que pueda serlo.
- Poner en peligro al barco.
- **Prestar servicios profesionales** de navegación sin la autorización administrativa correspondiente.
- **Falsificación de documentos** exigidos por la Autoridad.
- La contaminación del medio ambiente marino, atendiendo a sus consecuencias.

Las infracciones muy graves prescriben a los cinco años.

El régimen sancionador establece multas de **601.000 euros hasta 3 millones de euros**.

Extraída de algunos foros y paginas náuticas en internet os dejos algunas cuantías de sanciones impuestas. Insisto que una misma infracción puede tener distinta sanción, pues dependerá de las circunstancias, atenuante, agravantes, peligrosidad etc.. Por ejemplo no tiene la misma sanción si navegas por una zona de baño desierta que por una zona de baño con bañistas.

- Navegar en una moto náutica sin título habilitante para ello y, además, fondear en zona de bañistas. (3000 €)
- Navegar en una moto náutica sin título habilitante para ello. (1.500 €)
- Por no haber comunicado un cambio de titularidad. (500€)
- Navegar en zona reservada a bañistas(1000 €)
- Por dificultar la maniobra de atraque de un buque mercante (3000 €)
- Fondeo en un canal de acceso a muelle o playa (500 €)
- Por llevar a bordo dos personas de más (6.000 €)
- Por tener material pirotécnico caducado (1.500 €)
- No llevar pintada la identificación en las amuras(1.500 €)
- Por realizar una operación de remolque sin la autorización y supervisión de la Capitanía Marítima. (1.600 €)
- No disponer de chalecos salvavidas para niños a bordo (1.000 €)
- No llevar seguro (1000 €)
- Hacer olas en el puerto (6.000 €)
- Obstruir entrada a puerto (6.000 €)

- Por navegar invadiendo la zona reservada a bañistas **con peligro para estos** (1.500 €).
- Por realizar un remolque sin autorización y supervisión de la Capitanía Marítima. (1.500 €)
- por no haber comunicado un cambio de titularidad (500 €)

A continuación os dejo algunas resoluciones de sanciones publicadas en el B.O.E

«Examinado el recurso de alzada interpuesto por don Juan Armengot Menent contra la resolución de la Dirección General de la Marina Mercante de fecha de 29 de junio de 2006, que le sanciona con **multa de 1.500,00 euros**, por la comisión de una infracción grave, **debido a la posesión de material pirotécnico caducado** (bengalas en una embarcación), infracción tipificada en el artículo 115.2.k) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y teniendo en cuenta los siguientes

«Examinado el recurso interpuesto por D. Eduardo González Mora, contra resolución de la Dirección General de la Marina Mercante, de fecha 4 de octubre de 2005, que le sancionaba con multas **de 3.000 euros y 6.000 euros** (total 9.000 euros) por dos infracciones de carácter grave previstas en los apartados 2.k) y 2.m) del Art. 115 de la Ley 27/92, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (Expediente. 04/260/0072), y teniendo en cuenta los siguientes. Antecedentes de hecho Primero.–Por Agentes de la Patrulla Fiscal de la Guardia Civil de Mahón se levantó acta de infracción el día 23 de octubre de 2004 contra el ahora recurrente por navegar con la embarcación «Tina», matrícula 7.ª-MH-1-89/97 **entorpeciendo la maniobra de atraque del buque «Atalaya de Alcudia» y con 5 personas a bordo cuando solo estaba autorizada para llevar cuatro.**

“Esta Dirección General de la Marina Mercante, de conformidad con la propuesta formulada por la Subdirección General de Recursos ha resuelto desestimar el recurso de alzada interpuesto por D. Pedro Meseguer Papiro contra resolución de la Capitanía Marítima de Tarragona de 17 de octubre de 2007 por la que resuelve imponer **una sanción de 500 euros por navegar en zona de bañistas, infracción de carácter leve tipificada en el artículo 114.4.e)** de la ley 27/92 de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

"Esta Secretaría General de Transporte, de conformidad con la propuesta de la Subdirección General de Recursos, ha resuelto desestimar el recurso de alzada interpuesto por D. Miguel Capablanca Gonzalez contra resolución de la Dirección General de la Marina Mercante de fecha 2 de diciembre de 2010, por la que se impone una **sanción de 1.000,00 euros** por navegar con una moto náutica **sin que todos los usuarios llevaran el preceptivo salvavidas homologado**, infracción de carácter grave prevista en el artículo 115.3.f) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y el artículo 9 del Real Decreto 259/2002, de 8 de marzo, por el que se actualizan las sanciones sobre medidas de seguridad en la utilización de las motos náuticas (Expediente 09/380/ 0044), Resolución que se mantiene en todos sus términos por ser ajustada a derecho

Examinado el Recurso de Alzada interpuesto por don Thierry Garrigues contra la resolución de la Dirección General de la Marina Mercante, de fecha de 12 de junio de 2006, que le sanciona con: 1) **Multa de 24.000 euros** por la comisión de una infracción grave, debido a la navegación con embarcación patroneada por persona que **carecía de titulación habilitante para su manejo**, infracción tipificada en el artículo 115.2.h) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante; 2) **Multa de 500 euros** por la comisión de una infracción grave, **por navegar sin llevar izado el pabellón nacional**, infracción tipificada en el artículo 115.3.a) de la Ley 27/1992; 3) **Multa de 1.000 euros** por la comisión de una infracción grave, por **navegar llevando las matrículas ilegibles**, infracción tipificada en el artículo 115.3.b) de la Ley 27/1992; y, 4) Acordar que en el plazo de 15 días se constituya ante la Caja General de Depósitos una garantía por valor de la totalidad de la cantidad sancionada, y, teniendo en cuenta los siguientes.

"Esta Secretaría General de Transportes, de conformidad con la propuesta de la Subdirección General de Recursos, ha resuelto desestimar el recurso de alzada interpuesto por D. Albert Louis Hammond contra la Resolución de 13 de octubre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante que declara su responsabilidad **por navegar la embarcación "Claudia", en zona debidamente balizada para el baño, vulnerando lo dispuesto en el artículo 69 del RD 1471/1989, de 1 de diciembre**, por el que se aprueba el Reglamento General para desarrollo y ejecución de la Ley 22/1988, de Costas, así como lo establecido en las Normas 17, 18 y concordantes, dictadas por la Capitanía Marítima de Algeciras-La Línea en fecha 10 de mayo de 2006, para la utilización de embarcaciones y artefactos flotantes. Esta conducta está tipificada como una infracción grave contra la ordenación del tráfico marítimo en el artículo 115.3.f) de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, **imponiendo una sanción de 1.000,00 € (mil euros)** de acuerdo con lo establecido en el artículo 120.2.c). del mismo texto legal (Exp. 07/320/0144). Dicha Resolución se confirma en sus propios términos.

Pues ya sabes, procura ir al día y con toda la documentación para evitar la sanción.

Además te aconsejamos que cuando te inspeccionen te comporte de forma adecuada con el Agente que te inspecciona pues ten en cuenta que el contenido del acta que te levante servirá de base al instructor para imponerte la sanción y evidentemente una actitud incorrecta hacia dicho agente, que simplemente están ejecutando su trabajo, puede aumentar la cuantía de la sanción.

Vuelvo a insistir que el importe de la sanción dependerá del grado de gravedad, circunstancias agravantes y atenuantes, reincidencia

Esperando que la lectura de este documento te sirva para evitarte un disgustillo, en nombre de la Junta Directiva te deseamos que pases un feliz verano.

Junio 2017