

REAL DECRETO 1434/1999; 10-9-1999

Establece los reconocimientos e inspecciones de las embarcaciones de recreo y determina las condiciones que deben reunir las entidades colaboradoras de inspección.

TEXTO:

El artículo 86.5 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (LPEMM), establece que la realización efectiva de las inspecciones y controles técnicos, de seguridad y de prevención de la contaminación de los buques españoles podrá efectuarse bien directamente por el Ministerio de Fomento o bien a través de entidades colaboradoras, en los términos que reglamentariamente se establezcan, que actuarán bajo los criterios y directrices de la Administración titular y podrán percibir como contraprestación de sus servicios las compensaciones económicas que se establezcan para cubrir sus costes.

Las normas contenidas en el Real Decreto 2662/1998, de 11 de diciembre, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y control de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima, son aplicables únicamente a los buques sujetos a los convenios internacionales: el Convenio internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de 1974/1978, el Convenio internacional sobre líneas de carga de 1966 y el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL) de 1973/1978, junto con sus protocolos y modificaciones, así como los correspondientes códigos de carácter obligatorio y los que los modifiquen o sustituyan.

Quedan fuera del ámbito de aplicación del Real Decreto 2662/1998, pues, las embarcaciones de recreo. Por ello se hace necesario dictar una normativa específica que contemple las características propias de este tipo de embarcaciones, otorgando un tratamiento similar al de los buques a los que les son de aplicación los convenios internacionales y homogeneizando de esta forma el modelo aplicable al reconocimiento e inspección de los diversos tipos de buques y embarcaciones.

De otra parte, el Real Decreto 297/1998, de 27 de febrero, por el que se regulan los requisitos de seguridad de las embarcaciones de recreo, embarcaciones de recreo semiacabadas y sus componentes, en aplicación de la Directiva 94/25/CE, establece las condiciones que han de cumplir las embarcaciones de recreo para que puedan ser comercializadas en la Unión Europea, pero no determina las normas y procedimientos de las posteriores inspecciones a las que deben estar sometidas las citadas embarcaciones de recreo.

Este Real Decreto tiene por objeto, precisamente, establecer los reconocimientos a los que están sujetas las embarcaciones de recreo y determinar las condiciones que deben reunir las entidades colaboradoras para ser autorizadas a realizar las inspecciones de las mismas. Se determina también el documento o certificado de navegabilidad que deben poseer las citadas embarcaciones, así como los procedimientos de comprobación en los reconocimientos a que deberán someterse.

El procedimiento de acreditación de las entidades colaboradoras resulta fundamental para el correcto funcionamiento de un mercado transparente y orientado a la calidad. El modelo de gestión que resulta, como consecuencia de la implantación de las normas EN 45000 aplicables, garantiza, al igual que ya se está haciendo en otros sectores, la idoneidad de la capacidad técnica de las entidades que realizarán las actuaciones de inspección previstas en este Real Decreto.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 10 de septiembre de 1999, dispongo:

CAPITULO I Disposiciones generales

Artículo 1. Objeto.

Los reconocimientos e inspecciones de las embarcaciones de recreo y sus componentes y las condiciones que deben reunir las entidades colaboradoras de inspección para ser autorizadas a realizar dichos reconocimientos e inspecciones, en orden a garantizar la seguridad de la vida humana en la mar, se realizarán de acuerdo con lo dispuesto en este Real Decreto.

Artículo 2. Ambito de aplicación.

1. Este Real Decreto se aplicará a las embarcaciones de recreo matriculadas en España, considerándose como tales aquellas de todo tipo, con independencia de su medio de propulsión, que tengan una eslora de casco comprendida entre 2,5 y 24 metros, proyectadas y destinadas para fines recreativos y deportivos, y que no transporten más de 12 pasajeros.

2. A los efectos de este Real Decreto, se entiende como eslora de casco para embarcaciones de recreo, la distancia medida paralelamente a la línea de agua de proyecto entre dos planos perpendiculares al plano de crujía; uno de ellos que pase por la parte más saliente a popa de la embarcación, y el otro por la parte más saliente a proa. Se incluyen todas las partes estructurales o integrales como son proas o popas metálicas o de madera, amuradas y uniones de casco con cubierta. Se excluyen todas las partes desmontables que puedan quitarse de forma no destructiva y sin afectar a la integridad estructural de la embarcación, por ejemplo, palos o tangones, baupreses, púlpitos y otros extremos de la embarcación, elementos de gobierno, timones, motores fuera/borda incluidos soportes y refuerzos, transmisiones de motores dentro/fuera borda y propulsión jet, plataformas de buceo, plataformas de embarque, bandas de goma y defensas.

Artículo 3. Tipos de reconocimientos.

Las embarcaciones de recreo comprendidas en el ámbito de aplicación de este Real Decreto estarán sometidas a los siguientes reconocimientos obligatorios, que se realizarán de acuerdo con las prescripciones establecidas en el anexo II:

A) Reconocimiento inicial. Todas las embarcaciones de recreo deberán realizar un reconocimiento inicial que será llevado a cabo por la Administración marítima para verificar el cumplimiento de la normativa vigente en materia de seguridad y prevención de la contaminación, y que consistirá en:

1. Un examen de los planos, diagramas, especificaciones, cálculos y demás documentación técnica, para verificar que la estructura, las máquinas y el equipo cumplen la normativa vigente.

2. Una inspección de la estructura, las máquinas y el equipo, para verificar que los materiales, los escantillones, la construcción y los medios, según proceda, se ajustan a los planos aprobados, diagramas, especificaciones, cálculos y demás documentación técnica, y que tanto la calidad del trabajo como de la instalación es satisfactoria en todos sus aspectos.

Superado el reconocimiento inicial se expedirá el correspondiente Certificado de navegabilidad.

Las embarcaciones de recreo comprendidas en el ámbito de aplicación del Real Decreto 297/1998, de 27 de febrero, que lleven incorporado el marcado «CE» de conformidad, no precisarán de reconocimiento inicial. El certificado de navegabilidad les será expedido de forma automática por la Administración marítima. En todo caso, estas embarcaciones

estarán sujetas a los correspondientes reconocimientos periódicos, intermedios, adicionales y, en su caso, extraordinarios, que procedan. El inicio del plazo para la realización de los mismos se computará a partir de la fecha de la primera puesta en servicio de la embarcación.

El Certificado de navegabilidad irá acompañado de un inventario en el que constarán los elementos de salvamento y de seguridad, así como el equipo que debe llevar a bordo la embarcación, que se indican en el anexo I, de acuerdo con las categorías de diseño de las embarcaciones que se definen en el Anexo I, 1, del Real Decreto 297/1998, de 27 de febrero. Su fecha de expedición será la que marque el inicio del plazo para los reconocimientos periódicos y, en su caso, intermedios, que se regulan en los párrafos b) y c).

B) Reconocimientos periódicos. Las embarcaciones de eslora mayor o igual a 6 metros y menor de 24 metros, registradas en la lista 7.^a, de acuerdo con la normativa vigente sobre registro y abanderamiento de buques, estarán sujetas a reconocimientos periódicos cada cinco años como máximo.

Las embarcaciones registradas en la lista 6^a estarán sujetas a la realización de los reconocimientos periódicos en el plazo establecido en el párrafo anterior, cualquiera que sea su eslora.

Los reconocimientos periódicos consistirán en:

1. Una inspección del casco en seco y del equipo, acompañada de pruebas cuando sea necesario, a fin de garantizar que se cumplen las prescripciones que se especifican en el Certificado de navegabilidad y que su estado es satisfactorio e idóneo para el servicio de la embarcación.
2. Una inspección minuciosa de los elementos de salvamento y de seguridad, material náutico y del resto del equipo, para comprobar que los mismos están en condiciones de prestar los requerimientos que les son exigidos.
3. La comprobación de que a bordo de la embarcación se encuentran los certificados, libros de registro, manuales de instrucciones y demás documentación propia de la embarcación.
4. Comprobación del estado y del funcionamiento de los diferentes ítems especificados en el Anexo II.

Las embarcaciones de eslora inferior a 6 metros, registradas en la lista 7^a, estarán exentas de reconocimientos periódicos. En el certificado de navegabilidad deberá constar la frase «SIN CADUCIDAD».

C) Reconocimientos intermedios. Además de lo dispuesto en el apartado anterior, estarán obligadas a realizar un reconocimiento intermedio en seco entre el segundo y el tercer año del período establecido, para comprobar el estado de mantenimiento del equipo y del casco, las embarcaciones registradas en la lista 6^a de eslora mayor o igual a 6 metros, y las embarcaciones registradas en la lista 7^a de eslora mayor o igual a 15 metros.

Estarán también obligadas a la realización de reconocimientos intermedios, las embarcaciones inscritas en la lista 7^a de eslora mayor o igual a 6 metros, siempre que el casco sea de madera.

Los reconocimientos intermedios consistirán en la inspección de los diferentes elementos de la embarcación, así como de la obra viva, con objeto de garantizar que se hallan en estado satisfactorio. Asimismo, se comprobará el funcionamiento de todos los equipos instalados a bordo.

La profundidad del reconocimiento será aquella que permita al inspector llegar a la conclusión de que la embarcación se encuentra en condiciones razonables de seguridad.

D) Reconocimientos adicionales.

Será obligatoria la realización de reconocimientos adicionales, en los supuestos siguientes:

- a) Cuando una embarcación de recreo efectúe reparaciones en su casco, maquinaria y equipo, o sufra modificaciones o alteraciones en los mismos.
- b) Después de haber sufrido varada, abordaje, serias averías por temporal u otro motivo, o averías en su maquinaria y demás elementos y componentes de la embarcación, que pueda afectar las condiciones de seguridad de navegación de la embarcación.

E) Reconocimientos extraordinarios.

Los reconocimientos extraordinarios se realizarán:

- a) A requerimiento de un órgano judicial.
- b) Por resolución motivada de la Dirección General de la Marina Mercante, cuando se tenga conocimiento fundado de hechos que puedan poner en peligro la seguridad marítima, así como para prevenir la contaminación del medio ambiente marítimo.

Artículo 4. Certificado de navegabilidad.

1. El cumplimiento de la embarcación con las condiciones reguladas en este Real Decreto se acreditará mediante la presentación del Certificado de navegabilidad, en donde constará la realización de los reconocimientos reglamentarios, la clase de reconocimiento efectuado y la fecha de los próximos reconocimientos. La no realización o superación de dichos reconocimientos en los plazos establecidos supondrá la caducidad del Certificado de navegabilidad.

2. El Certificado de navegabilidad será expedido por la Administración marítima de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3 A).

3. El Certificado de navegabilidad deberá llevarse siempre a bordo. Caso de ser requerido por las autoridades competentes y no encontrarse dicho Certificado a bordo, se dispondrá del plazo de cinco días hábiles, contados a partir del requerimiento, para justificar ante las mismas la existencia y vigencia del Certificado en la fecha en que se efectuó el requerimiento.

4. Los propietarios de las embarcaciones de recreo serán responsables del mantenimiento al día de los Certificados de navegabilidad.

5. La navegación con dicho Certificado caducado, o careciendo del mismo, será considerada como infracción grave, y sancionada de acuerdo con lo dispuesto en el Capítulo IV de este Real Decreto.

6. Los certificados actualmente en vigor podrán ser sustituidos antes de la fecha de su caducidad por el modelo establecido en el Anexo I, solicitándolo en la Capitanía marítima correspondiente.

CAPITULO II

Entidades colaboradoras de inspección

Artículo 5. Cometido de las entidades colaboradoras de inspección de embarcaciones de recreo.

Los reconocimientos e inspecciones periódicos, intermedios, adicionales y extraordinarios de carácter obligatorio, regulados en el artículo 3, se realizarán a través de entidades colaboradoras de inspección, de acuerdo con lo establecido en el artículo 86.5 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (LPEMM).

Artículo 6. Condiciones para el reconocimiento como entidad colaboradora de inspección de embarcaciones de recreo.

1. La Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento reconocerá como entidades colaboradoras de inspección, a los efectos de este Real Decreto, a aquellas que reúnan y cumplan las siguientes condiciones:

a) No estar controladas ni participadas por fabricantes de embarcaciones de recreo, fabricantes o suministradores de equipos y componentes que se instalen en dichas embarcaciones, por astilleros, varaderos y talleres de construcción o reparación de las mismas, ni por quienes tengan intereses económicos en la comercialización de las embarcaciones de recreo. Tampoco podrán estar controladas ni participadas por compañías y mutuas aseguradoras, agentes de seguros y empresas cuyas actividades estén relacionadas con el ámbito de las embarcaciones de recreo.

Las actividades de las entidades y de su personal son incompatibles con cualquier vinculación técnica, comercial, financiera o de cualquier otro tipo que pudiera afectar a su independencia e influenciar el resultado de sus actividades de control reglamentario.

b) Acreditar que dispone del personal directivo y técnico en número suficiente para ejercer sus actividades, con la cualificación y experiencia técnica necesaria para el desempeño de los cometidos regulados en este Real Decreto.

c) Acreditar que dispone de un plan de formación profesional permanente de su personal y de actualización de las técnicas necesarias para la correcta realización de las inspecciones.

d) Acreditar que dispone de los medios necesarios para los ensayos y mediciones preceptivos, debidamente calibrados, tales como: medidores de espesores, detector de gases, sonómetro y otros equipos que permitan llevar a cabo los reconocimientos.

e) Garantizar que el personal directivo sea independiente respecto de todos los medios, grupos o personas directa o indirectamente interesados en el ámbito de las embarcaciones de recreo. El personal directivo y técnico será imparcial en cuanto a la ejecución de las inspecciones, elaboración de informes y expedición de certificados.

f) La entidad colaboradora de inspección deberá suscribir pólizas de seguro que cubran los riesgos de su responsabilidad por una cuantía mínima de 200 millones de pesetas, sin que la cuantía de la póliza limite dicha

responsabilidad. Dicha cuantía quedará anualmente actualizada en función del índice de precios al consumo.

g) La estructura organizativa de la entidad colaboradora de inspección deberá permitir prestar una cobertura nacional al servicio, y posibilitar que los reconocimientos solicitados por los propietarios de embarcaciones de recreo sean efectuados en un plazo inferior a quince días naturales, contados a partir de la fecha de la solicitud.

h) La entidad podrá disponer de personal profesional técnico sin dedicación exclusiva, pero en ningún caso el número de personas de plantilla fija de la entidad dedicadas a la inspección podrá ser inferior al número de personas sin dedicación exclusiva.

i) La entidad colaboradora de inspección tendrá implantado un sistema de gestión de la calidad conforme a la norma EN 45004, o justificará debidamente estar en condiciones de tener implantado el sistema de gestión de la calidad en un plazo inferior a seis meses desde el otorgamiento de la autorización. Durante este período la autorización no tendrá carácter definitivo.

2. La entidad colaboradora de inspección deberá acreditar su idoneidad y los medios para cumplir con los requisitos anteriores ante una de las entidades de acreditación constituidas de acuerdo con lo regulado en el Real Decreto 2200/1995, de 28 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Infraestructura para la Calidad y la Seguridad Industrial.

Artículo 7. Autorización de las entidades colaboradoras de inspección de embarcaciones de recreo.

1. La autorización de actuación de las entidades colaboradoras de inspección de embarcaciones de recreo corresponde al Secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes. Las resoluciones de los procedimientos de autorización, que serán siempre motivadas y pondrán fin a la vía administrativa, deberán ser publicadas en el «Boletín Oficial del Estado».

El plazo máximo para resolver el procedimiento será de tres meses. Transcurrido dicho plazo sin que haya recaído resolución expresa, la solicitud de autorización se considerará desestimada, siendo de aplicación supletoria lo dispuesto en esta materia por la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

2. Las autorizaciones otorgadas tendrán validez para todo el ámbito territorial del Estado.

3. Las entidades que deseen ser autorizadas deberán presentar solicitud ante la Dirección General de la Marina Mercante, acompañada de la siguiente documentación:

a) Escritura de constitución y Estatutos y normas por las que se rige la entidad colaboradora de inspección.

b) Memoria detallada de las actividades a desarrollar por la entidad colaboradora de inspección.

c) Relación del personal de plantilla, indicando titulación profesional y lugar de residencia, con el fin de garantizar que los reconocimientos solicitados a esa entidad en el ámbito del territorio nacional sean realizados en un plazo inferior a quince días naturales desde la fecha de la solicitud del reconocimiento solicitado por parte del propietario de la embarcación. A tal fin, se presentará la situación y distribución de los distintos centros de reconocimiento, cuyo radio de acción no podrá abarcar en ningún caso una distancia superior a 200 kilómetros. Dicho límite no regirá en los centros que se establezcan en el archipiélago canario. En cada centro deberá existir un local de atención comercial, equipamiento técnico completo y una dotación mínima de un técnico de plantilla fijo.

d) Estudio justificativo de los recursos humanos y medios materiales para poder atender a todo el territorio nacional.

e) Un plan de actuación que garantice que el servicio se preste, al menos, en tres centros de reconocimiento durante los seis primeros meses, en cinco centros en los seis meses siguientes y en la totalidad del litoral marítimo transcurridos otros seis meses.

f) Relación de instalaciones, equipos y elementos materiales de que dispone la entidad para realizar su misión.

g) Declaración jurada de que ni la entidad, ni el personal a su servicio, están incluidos en las incompatibilidades definidas en el artículo anterior.

h) Copia de la póliza de seguros establecida.

4. El Secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes, a propuesta del Director general de la Marina Mercante, podrá suspender temporalmente o revocar la autorización concedida, mediante resolución motivada adoptada previa audiencia al interesado, cuando la entidad colaboradora de inspección no cumpla las condiciones y requisitos que sirvieron de base para la acreditación. La revocación, la suspensión temporal o, en su caso, el cese de la actividad de una entidad se publicarán en el «Boletín Oficial del Estado».

Artículo 8. Obligaciones de las entidades colaboradoras de inspección de embarcaciones de recreo.

Las entidades colaboradoras de inspección autorizadas responderán de las consecuencias que puedan derivarse de las comprobaciones, verificaciones, controles o inspecciones que realicen, y, además, deberán satisfacer las siguientes obligaciones:

a) Cumplir en todo momento las condiciones que sirvieron de base a su autorización. A estos efectos, serán inspeccionadas o auditadas periódicamente al menos una vez al año, por la Dirección General de la Marina Mercante o por los organismos que ésta designe, para comprobar sus libros de registro y verificar que se mantienen las condiciones de idoneidad del personal y material de la entidad.

b) Llevar registros en los que quede constancia del número de inspecciones y actuaciones realizadas, de los certificados tramitados y de las tarifas aplicadas. Antes del 31 de marzo, las entidades autorizadas presentarán la memoria anual correspondiente al año anterior, donde consten estos datos.

c) Adoptar las medidas oportunas para salvaguardar en todos los niveles de su organización la confidencialidad de la información obtenida durante el desarrollo de sus actividades.

d) Facilitar a la Administración marítima la información que ésta le pueda requerir en relación con sus obligaciones. Colaborarán con la Administración marítima y prestarán el auxilio técnico necesario que le sea solicitado por ésta.

e) Enviar a la Administración marítima una copia de las tarifas que se propone aplicar en la prestación de sus servicios.

f) Constituir un aval por un importe de 50 millones de pesetas, a fin de garantizar la solvencia económica de la entidad colaboradora.

CAPITULO III

Realización de los reconocimientos

Artículo 9. Solicitud de reconocimiento.

1. La realización de los reconocimientos periódicos, intermedios o, en su caso, adicionales que puedan ser programados será solicitada por los propietarios de embarcaciones de recreo a una de las entidades colaboradoras de inspección autorizadas, con una antelación mínima de quince días naturales a la fecha de caducidad del certificado.
2. El propietario de la embarcación elegirá el lugar de realización de la inspección (astillero, varadero, talleres de reparación, zonas portuarias, clubes marítimos y deportivos) y notificará dicho lugar a la entidad colaboradora de inspección. La embarcación se encontrará dispuesta y en las condiciones adecuadas para la realización del reconocimiento. Los propietarios de embarcaciones de recreo, o personas en quienes deleguen, podrán estar presentes en el momento en que se lleve a cabo la inspección.

Artículo 10. Resultados de los reconocimientos.

Una vez realizada la inspección, las entidades colaboradoras de inspección procederán de la forma siguiente:

- 1º Si el resultado del reconocimiento es satisfactorio, la entidad colaboradora de inspección renovará la vigencia del Certificado de navegabilidad por el período correspondiente. Si la inspección fue motivada por un reconocimiento adicional de los definidos en el apartado D) del artículo 3, la entidad colaboradora de inspección emitirá el informe correspondiente y lo enviará a la Capitanía marítima, la cual expedirá el Certificado de navegabilidad.
- 2º Si el resultado de la inspección es desfavorable, la entidad colaboradora de inspección concederá un plazo de dos meses como máximo para subsanar las anomalías detectadas. Si, transcurrido este plazo, la embarcación no se ha presentado nuevamente a inspección y superado ésta, la entidad lo pondrá en conocimiento de la Capitanía marítima del puerto de matrícula de la embarcación y ésta dispondrá la caducidad del Certificado de navegabilidad de acuerdo con lo establecido en el artículo 121 c) de la LPEMM.
- 3º Sin perjuicio de lo establecido en el apartado anterior, cuando la embarcación presentara defectos o anomalías de tal gravedad y consideración que pudieran comprometer la seguridad de la navegación, se comunicará inmediatamente a la Capitanía marítima correspondiente, que podrá acordar la inmovilización de la embarcación, mediante resolución motivada.

CAPITULO IV

Infracciones y sanciones

Artículo 11. Concepto y clasificación de las infracciones.

1. Constituyen infracciones administrativas en el ámbito de la marina mercante las acciones u omisiones tipificadas y sancionadas en la LPEMM.
2. Las infracciones se clasifican en graves y muy graves, con sujeción a los criterios que se indican en los artículos siguientes.
3. El cuadro de infracciones establecidas en la LPEMM se entiende completado con las especificaciones de este Real Decreto que, sin constituir nuevas infracciones, ni alterar la naturaleza de las que la Ley determina, contribuyen a la más correcta identificación de las conductas tipificadas en aquélla. En lo no previsto por el presente Real Decreto, será de aplicación lo dispuesto en la LPEMM y en el Real Decreto 1772/1994, de 5 de agosto por el que se adecuan determinados procedimientos a la Ley 30/1992.

Artículo 12. Infracciones graves.

Son infracciones graves las acciones u omisiones que pongan en peligro la seguridad de la embarcación o de la navegación y/u ocasionen daños a las personas y, en todo caso, las siguientes:

a) Se entenderá comprendida en el artículo 115.2 l) de la LPEMM, la navegación careciendo de Certificado de navegabilidad, o hacerlo con dicho Certificado caducado.

b) Se entenderá comprendida en el artículo 115.3 l) de la LPEMM, la realización de obras de transformación o cambio de motor sin la correspondiente autorización o con infracción de las normas que la regulan.

c) Se entenderán comprendidas en el artículo 115.3 n) de la LPEMM, las siguientes conductas:

1ª El incumplimiento de las condiciones de autorización establecidas en el artículo 6.

2ª La realización de modo incompleto, inexacto, incorrecto o deficiente de los reconocimientos a los que se refieren el artículo 3 y el Anexo II.

3ª La obstaculización de las actividades inspectoras y supervisoras de la Administración marítima, contempladas en el artículo 8 del presente Real Decreto.

d) Se entenderán comprendidas en el artículo 115.3 ñ) de la LPEMM, las siguientes conductas: la no comunicación o la comunicación fuera de plazo a la Administración marítima de los datos y la memoria anual regulados en el artículo 8.

Artículo 13. Infracciones muy graves.

Son infracciones muy graves las acciones u omisiones tipificadas en el artículo anterior, cuando como consecuencia de las mismas se ponga en peligro la seguridad de las embarcaciones o de la navegación, ocasionen daños a las personas, la reincidencia en cualquiera de las faltas tipificadas como graves antes del plazo establecido para su prescripción y, en todo caso, las siguientes:

a) Se entenderá comprendida en el artículo 116.2 a) de la LPEMM, la navegación de embarcaciones de recreo y deportivas que, carentes del oportuno Certificado de navegabilidad, no reúnan además las debidas condiciones de navegabilidad, haciendo peligrar su seguridad.

b) Se entenderán comprendidas en el artículo 116.3 h) de la LPEMM, las conductas siguientes:

1ª El falseamiento de los datos que deban facilitarse a la Administración marítima suministrados por las entidades colaboradoras de inspección.

2ª El falseamiento por parte del propietario de la embarcación que solicite el reconocimiento periódico regulado en el artículo 3, de los informes que remitan las entidades colaboradoras de inspección o de los datos del Certificado de navegabilidad.

Artículo 14. Responsables de las infracciones.

Serán responsables de las infracciones, conforme a lo dispuesto en el artículo 118 de la LPEMM, las personas físicas o jurídicas siguientes:

a) De las infracciones tipificadas en los artículos 12 a), 12 b), 13 a) y 13 b), segundo párrafo, los navieros o propietarios de las embarcaciones de recreo.

b) De las infracciones tipificadas en los artículos 12 c) y d) y en el artículo 13 b), primer párrafo, las entidades colaboradoras de inspección.

Artículo 15. Sanciones.

Las infracciones serán sancionadas, de acuerdo con lo dispuesto en el Capítulo IV de la LPEMM, con multa hasta los importes siguientes:

A) Infracciones graves tipificadas en el artículo 12:

1º Los importes máximos de las multas por las infracciones relacionadas en los párrafos a) y b) del artículo 12 serán, de acuerdo con el tamaño de las embarcaciones, los siguientes:

a) Embarcaciones hasta 7,5 metros de eslora: hasta 100.000 pesetas.

b) Embarcaciones entre 7,5 y 12 metros de eslora: hasta 200.000 pesetas.

c) Embarcaciones entre 12 y 24 metros de eslora: hasta 500.000 pesetas.

2º El importe máximo de las multas por las infracciones relacionadas en el párrafo c) del artículo 12 será de 20.000.000 de pesetas.

3º El importe máximo de las multas por las infracciones relacionadas en el párrafo d) del artículo 12 será de 5.000.000 de pesetas.

B) Infracciones muy graves tipificadas en el artículo 13:

1º Los importes máximos de las multas por las infracciones relacionadas en el párrafo a) del artículo 13 serán, de acuerdo con el tamaño de las embarcaciones, los siguientes:

a) Embarcaciones hasta 7,5 metros de eslora: hasta 250.000 pesetas.

b) Embarcaciones entre 7,5 y 12 metros de eslora: hasta 500.000 pesetas.

c) Embarcaciones entre 12 y 24 metros de eslora: hasta 2.000.000 de pesetas.

2º El importe máximo de las multas por la infracción relacionada en el párrafo b), primer párrafo del artículo 13 será de 50.000.000 de pesetas.

3º El importe máximo de las multas por la infracción relacionada en el párrafo b), segundo párrafo del artículo 13 será de 2.000.000 de pesetas.

Artículo 16. Sanciones accesorias.

Además de las sanciones que proceda imponer por las infracciones tipificadas en los artículos anteriores, el Secretario de Estado de Infraestructura y Transportes podrá asimismo proceder a la suspensión temporal o a la revocación de las autorizaciones concedidas a las entidades colaboradoras de inspección.

Disposición adicional única.-Inaplicación del Decreto 3384/1971, de 28 de octubre, sobre revisión del Reglamento de reconocimiento de buques y embarcaciones mercantes.

Las embarcaciones de recreo sujetas al ámbito de aplicación de este Real Decreto quedan exceptuadas de la aplicación del Decreto 3384/1971, de 28 de octubre, sobre revisión del Reglamento de reconocimiento de buques y embarcaciones mercantes.

Disposición transitoria primera.-Reconocimientos realizados por la Inspección Marítima.

Los reconocimientos e inspecciones ordinarios y extraordinarios regulados en este Real Decreto podrán ser realizados por la Inspección Marítima de la Dirección General de la Marina

Mercante, durante un plazo de dos años, en aquellos lugares en los que aún no presten servicio las entidades colaboradoras de inspección.

Disposición transitoria segunda.-Exención de reconocimiento inicial.

Hasta el 16 de junio del año 2003, las embarcaciones de recreo nuevas y homologadas por la Administración marítima, cuya construcción y comercialización se haya efectuado antes del 16 de junio de 1998, no precisarán de la realización de reconocimiento inicial. El Certificado de navegabilidad será expedido por la Administración marítima una vez acreditada dicha circunstancia mediante Certificado de homologación y de conformidad de la embarcación.

Disposición final primera.-Habilitación normativa.

Se autoriza al Ministro de Fomento para dictar las disposiciones necesarias para el desarrollo y aplicación de este Real Decreto, para la actualización de sus anexos y para establecer las peculiaridades del sistema de inspección de las motos náuticas.

Disposición final segunda.-Entrada en vigor.

Este Real Decreto entrará en vigor a los seis meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

ANEXO II

EJECUCION DE LOS RECONOCIMIENTOS

1. Casco y equipo

1.1. Nombre y matrícula:

El nombre y matrícula de la embarcación deberán corresponderse con los que consten en su documentación oficial.

Comprobar que las identificaciones y marcas en la embarcación coinciden con las reglamentarias.

Comprobar que el equipo que figura en el Inventario de la embarcación se corresponde con el existente a bordo.

1.2. Manual del propietario:

Comprobar la existencia del manual del propietario conteniendo información actualizada de los equipos instalados a bordo en aquellas embarcaciones que tengan la marca CE.

1.3. Candeleros y pasamanos:

Siempre que haya lugar:

- a) Comprobar los anclajes en cubierta de los candeleros, verificando que sus tornillos o medios de sujeción se encuentran convenientemente apretados y que no hay daños en cubierta en la zona de anclaje.

- b) Comprobar el estado y anclajes de los pasamanos y, si éstos son de cable, el estado del mismo, así como de sus terminales y bloqueos.

1.4. Pasacascos y pasamamparos:

Siempre que haya lugar:

- a) Comprobar que no existe corrosión local alrededor de pasacascos y pasamamparos.
- b) Comprobar que la estanqueidad de pasacascos y pasamamparos se halla intacta.

1.5. Válvulas de costado:

Siempre que haya lugar:

- a) Inspeccionar visualmente las tuberías de entrada/salida verificando su buen estado externo, y si fuera posible desdornar abrazaderas y comprobando el espesor de las tuberías en los alrededores de la válvula y su estado debido a posible corrosión.
- b) Comprobar el estado de los cables eléctricos que dan alimentación al motor de accionamiento de la válvula si ésta fuese telemandada.
- c) Comprobar el funcionamiento de la válvula en sus dos modalidades: Manual y/o automática.
- d) Comprobar el buen asiento de la válvula, verificando que no hay circulación de líquido bajo carga.
- e) Comprobar la existencia de rejillas en aquellas válvulas que así lo requieran.

1.6. Estanqueidad en aberturas de cubierta:

Siempre que haya lugar:

- a) Comprobar el correcto estado de conservación y fijación de las juntas de las aberturas y portillos practicables.
- b) Comprobar el estado de limpieza y correcto funcionamiento de los raíles con drenaje en accesos de tipo deslizante.
- c) Comprobar que el sellante empleado en el montaje de las aberturas o portillos fijos se halla intacto.
- d) Comprobar la estanqueidad de fognaduras en el paso de palos a través de cubierta.
- e) Comprobar la integridad de la unión de casco y cubierta, así como raíles atornillados sobre la misma.
- f) Comprobar la estanqueidad en herrajes atornillados sobre cubierta.
- g) En caso de duda comprobar la estanqueidad mediante la aplicación de un chorro de agua con una manguera a presión normal.

1.7. Unión orza/casco:

Siempre que haya lugar:

- a) Comprobar el correcto apriete de los pernos de la orza salvo en los casos en que exista un mecanismo de bloqueo verificable.
- b) Comprobar que no existen signos de corrosión excesiva. En caso de existir elementos susceptibles de aumentar la corrosión electrolítica de alguno de los pernos, éste deberá ser el primero en inspeccionarse.
- c) Si las tuercas situadas en el interior del casco están laminadas por encima descubrir, al menos, una de ellas para efectuar una comprobación suficiente.
- d) Comprobar la no-existencia de grietas exteriores más allá de las razonables superficiales de pintura.
- e) Comprobar de forma especial posibles deformaciones o roturas debidas a varadas accidentales que se pueden mostrar en forma de grietas en varengas a proa o popa de la quilla y a separación (según el tipo de quilla y sujeción) del extremo de proa de la quilla del casco.
- f) Comprobar la correcta fijación de lastre no integral.
- g) En el caso de que se detecten indicios que requieran una inspección más profunda se procederá a desmontar los elementos necesarios para llevar a cabo la misma.

1.8. Unión arbotantes/casco:

Siempre que haya lugar:

- a) Comprobar la sujeción de los arbotantes al casco verificando el estado del mismo en dicha zona.
- b) En cascos de materiales compuestos buscar signos de destaminación local debida a fatiga provocada por las vibraciones a que se halla sometido, comprobando la estanqueidad del casco en dicha zona.
- c) Comprobar el apriete de los tornillos de fijación en el caso de arbotantes atornillados.
- d) Comprobar el estado de la zona del casco y/o refuerzos sobre los que se fijen los arbotantes.

1.9. Cadenotes:

Siempre que haya lugar:

- a) Comprobar que no existen signos de desgaste excesivo por roce, deformaciones, desalineamiento o corrosión excesiva.
- b) Comprobar la estanqueidad de la cubierta en el caso de cadonotes pasantes a través de la misma.
- c) Comprobar la integridad de la zona de casco o estructura donde éstos se hallen fijados o de los que sean parte integral.
- d) Comprobar el correcto apriete de los tornillos de fijación en el caso de cadenotes atornillados.

1.10. Bañeras autoachicables (desagües):

Siempre que haya lugar:

a) Comprobar la existencia de los desagües especificados en el proyecto, verificando que se hallan libres de obstáculos que impidan fluir el agua libremente.

b) Comprobar que ningún desagüe queda bloqueado por suelos desmontables existentes u otros elementos.

1.11. Sistema antideslizante de cubierta:

Siempre que haya lugar:

a) Comprobar la existencia de un antideslizante eficaz de algún tipo en las zonas de trabajo.

b) Comprobar que no existe un grado de desgaste excesivo que le impida cumplir su cometido en condiciones normales.

1.12. Ventilación/extracción de cocina:

Siempre que haya lugar:

a) Comprobar la existencia de un sistema de ventilación en la cocina de acuerdo con lo especificado en el manual del propietario.

b) Comprobar el correcto funcionamiento de cualquier dispositivo de extracción existente, asegurándose que funciona y que su capacidad no está reducida por cualquier obstrucción.

c) Comprobar en el caso ventilaciones con mangerotes con cajas doradas que disponen de drenaje y que éste no está obstruido y funciona de forma adecuada.

1.13. Circuitos de gas de cocina (tuberías y racores):

Siempre que haya lugar:

a) Comprobar la correcta situación de la bombona de gas y existencia de las llaves de paso adecuadas.

b) Comprobar que no existen pérdidas bajo presión en todo el circuito.

c) Comprobar el estado de conservación adecuado de las conducciones, en especial en los extremos.

d) Comprobar el correcto montaje y apriete de las abrazaderas de acoplamiento de los conductores.

e) Comprobar el correcto funcionamiento de las válvulas en los aparatos consumidores de gas de la cocina.

f) Comprobar la correcta instalación y funcionamiento del detector de gases.

g) Comprobar que las embarcaciones con marcado disponen de detector de apagado de llama en los quemadores de cocina.

1.14. Gobierno, timón y mecha:

Siempre que haya lugar:

a) Comprobar que no existen desgastes en la mecha debidos a roces con los cojinetes, en especial en la parte inferior de la limera.

b) Comprobar el correcto estado y tensión de los guardines o ausencia de holguras de importancia en los sistemas mecánicos.

c) Comprobar el correcto estado del sector, sujeción del mismo a la mecha y anclajes de los guardines.

d) Comprobar el correcto estado de poleas de timonería y anclaje de las mismas.

1.15. Protección catódica:

Siempre que haya lugar:

a) Comprobar la existencia de los elementos de protección catódica indicados en los planos.

b) Comprobar la correcta instalación y funcionamiento de los ánodos, su correcta exposición (comprobar que no se hallan pintados) y el grado de desgaste.

1.16. Estado del casco (ósmosis, deslaminaciones, golpes, grietas, etc.):

Siempre que haya lugar:

a) Inspeccionar visualmente el casco fuera del agua comprobando su estado e integridad.

b) Cualquier golpe de importancia detectado en una orza, aunque esté reparado deberá conllevar una inspección detallada de la unión orza-casco y de la estructura de soporte de la quilla en el interior del casco.

c) En todos los casos inspeccionar las zonas con apariencias de golpes o grietas, examinándose estas últimas desde el interior.

d) En cascos metálicos buscar signos de corrosión excesiva, en especial en las proximidades de herrajes o elementos fijados al mismo.

e) En cascos de madera se hacen comprobaciones similares verificando el estado general de la madera.

f) En cascos de materiales compuestos buscar signos de ósmosis en forma de burbujas o ampollas levantando, si se sospecha de su existencia, zonas de pintura hasta descubrir el gel coat, cuyo estado deberá verificarse.

g) En casos de gel coat dañado proceder a una comprobación del grado de humedad del laminado mediante el uso de equipo adecuado.

h) Comprobar la existencia de grietas para evaluar si se trata de grietas locales de pintura o gel coat o por el contrario daños del laminado. Las grietas detectadas en el exterior del casco deberán ir acompañadas de una inspección interior tanto del forro como de los refuerzos adyacentes.

i) Ante cualquier sospecha de delaminación en forros o refuerzos de materiales compuestos comprobar golpeando con un martillo de cabeza roma u objeto similar buscando cambios de sonido en la zona que delaten delaminaciones.

j) En el caso de que se detecten indicios que requieran una inspección más profunda se procederá a desmontar los elementos necesarios para llevar a cabo la misma.

1.17. Cámaras de flotabilidad:

Siempre que haya lugar:

- a) Comprobar que las cámaras de flotabilidad no han sido modificadas para otro uso distinto del cometido de las mismas.
- b) Comprobar el estado del material expandible de relleno.
- c) Comprobar la estanqueidad de las cámaras de flotabilidad.

2. Maquinaria principal y auxiliar

2.1. Bombas de achique:

Siempre que haya lugar:

- a) Inspeccionar ocularmente el/los local/es donde estén/n ubicada/s y su posición para comprobar que no existen anomalías de mantenimiento en cuanto al entorno de la bomba, como pueden ser exceso de corrosión, cables eléctricos en mal estado, tornillos de sujeción deteriorados, etcétera.
- b) Inspeccionar su anclaje al polín o apoyó correspondiente, comprobando que no se producen vibraciones excesivas durante su uso normal.
- c) Comprobar visualmente las tuberías de entrada/salida verificando su buen estado externo, y si fuera posible desempañado abrazaderas y comprobando el espesor de las tuberías en los alrededores de la bomba y su estado debido a posible corrosión.
- d) Comprobar el estado de los cables eléctricos que dan alimentación al motor de la bomba y su estado de conservación.
- e) En caso de motor no eléctrico comprobar el mecanismo de accionamiento acorde a los requerimientos del tipo de accionamiento al que se encuentre sometida la bomba.
- f) Comprobar el correcto funcionamiento del equipo en sus dos modalidades: Manual y/o automática.
- g) Inspeccionar el circuito de achique en las inmediaciones de la bomba observando que no se produzcan pérdidas.
- h) Si fuera posible comprobar que el caudal y presión dados por la bomba cumplen los requerimientos de proyecto.
- i) Verificar que el nivel de aislamiento IP corresponde al proyectado para el equipo.

2.2. Tanques de combustible (aireación, niveles y bocas de llenado):

Siempre que haya lugar:

- a) Comprobar el estado de corrosión y/o pintado del interior del tanque si fuera posible.
- b) Comprobar el correcto estado de todas las tuberías, manguitos y posibles abrazaderas que tengan acceso al tanque (tuberías de llenado, vaciado, aireación, sonda), comprobando que ninguna de ellas tiene pérdidas y su estado de conservación es el adecuado.

c) Comprobar el correcto funcionamiento del sistema de aireación del tanque, verificando que se encuentra libre de cualquier posible obstrucción, no da lugar a pérdidas en caso de rebose, salvo por las zonas previstas para el caso, y que su salida al exterior es la especificada en el manual de propietario.

d) Comprobar el correcto funcionamiento del sistema niveles, tanto del sistema de medida de nivel manual como los teleniveles si los hubiera. Se verificará que se encuentra libre de cualquier posible obstrucción, no dando lugar a pérdidas a lo largo de su recorrido.

e) Comprobar las bocas de llenado verificando cumplan las normas en vigor en cuanto a dimensiones y funcionamiento y observando no se produzcan pérdidas durante la fase de llenado de tanques.

f) Comprobar el correcto funcionamiento de todas las válvulas del sistema de carga/descarga de combustible de los tanques, verificando su accionamiento y buen funcionamiento, acorde a los requerimientos del tipo de accionamiento al que se encuentren sometidas las válvulas (manual y/o automático).

g) Comprobar la fijación de los tanques no estructurales verificando que no existe un desgaste excesivo en las zonas de los elementos de fijación.

2.3. Ventilación del local del motor propulsor:

Siempre que haya lugar:

a) Comprobar el cumplimiento por parte de la ventilación de los requisitos en cuanto a instalación y dimensionamiento descritos en el manual del propietario.

b) Si la ventilación fuese del tipo forzada. Comprobar la integridad y el buen funcionamiento de los ventiladores.

c) Comprobar el estado de los filtros si los hubiera.

d) Comprobar mediante el uso de humo o cualquier otro tipo de material capaz de enrarecer la atmósfera del local el buen « tiro » de la instalación.

2.4. Válvulas de fondo.

Siempre que haya lugar:

a) Inspeccionar todas las tomas de mar que dispongan de válvula de fondo, comprobando que no existen anomalías de mantenimiento en cuanto a su entorno, como pueden ser exceso de corrosión o falta de rejillas protectoras donde fuera necesario.

b) Inspeccionar visualmente las tuberías de entrada/salida verificando su buen estado externo, y si fuera posible desempernado abrazaderas y comprobando el espesor de las tuberías en los alrededores de la válvula y su estado debido a posible corrosión.

c) Comprobar el estado de los cables eléctricos que dan alimentación al motor de accionamiento de la válvula si ésta fuese teledirigida.

- d) Comprobar el funcionamiento de la válvula en sus dos modalidades: Manual y/o automática.
- e) Comprobar el buen asiento de la válvula, verificando que no hay circulación de líquido bajo carga.
- f) Inspeccionar visualmente el estado de los manguitos, vigilando los posibles estrangulamientos y grietas de los mismos.

2.5. Circuito de refrigeración (manguitos y abrazaderas).

Siempre que haya lugar:

- a) Comprobar el correcto buen funcionamiento de la bomba del circuito de refrigeración, verificando para ello su funcionamiento con el motor, si actuase por acción del motor, o independientemente en caso contrario.
- b) Inspeccionar visualmente el local donde esté ubicado y de su posición para comprobar que no existen anomalías de mantenimiento en cuanto al entorno de la bomba.
- c) Comprobar el anclaje al polín o apoyo correspondiente, verificando que no se producen vibraciones excesivas durante su uso normal.
- d) Inspeccionar visualmente las tuberías de entrada/salida, verificando su buen estado externo y, si fuera posible, desempañando abrazaderas para comprobar el espesor de las tuberías en los alrededores de la bomba y su estado debido a posible corrosión.
- e) Inspeccionar todas las tuberías, manguitos y abrazaderas del circuito de refrigeración, verificando la ausencia de fugas y/o microfugas.

2.6. Circuito de combustible (tuberías y racores).

Siempre que haya lugar:

- a) Inspeccionar visualmente todo el sistema de tuberías y racores para comprobar que no existen anomalías de mantenimiento en cuanto al entorno que le rodea y su estado es bueno, ausencia de golpes, proximidad a focos de calor no contemplados en el manual del propietario.
- b) Comprobar que el circuito no presenta fugas en ningún punto de su recorrido, en particular en la unión de tuberías y racores.
- c) Comprobar el correcto funcionamiento de todas las válvulas que configuren el circuito de combustible.
- d) Comprobar el buen asiento de la válvula, comprobando que no hay circulación de líquido, sometiendo el circuito a carga.

2.7. Escape de gases (conductos y pasantes).

Siempre que haya lugar:

- a) Comprobar que los conductos y pasantes de gases de escape se encuentran en buen estado y siguen el esquema de trazado de su diseño original, no habiendo sufrido modificaciones substanciales en cuanto a su distribución que puedan poner en peligro la seguridad del buque.

b) Comprobar que tanto los conductos como los pasantes no tienen pérdidas, conduciendo los gases de escape hasta el punto de exhaustación.

c) Comprobar la correcta fijación de todos los elementos del sistema de escape, en especial silenciosos y colectores.

d) Comprobar el correcto funcionamiento de las válvulas antirretorno en las salidas a popa o costados.

2.8. Prensaestopa.

Siempre que haya lugar:

a) Comprobar que no se produce entrada de agua a través del prensaestopas.

b) Comprobar visualmente del buen estado de mantenimiento del sistema del prensaestopas y corrosiones de las zonas colindantes.

2.9. Anclaje de motores.

Siempre que haya lugar:

a) Comprobar el correcto apriete de los tornillos de fijación a los soportes.

b) Inspeccionar visualmente el buen estado de mantenimiento de los polines sobre los que se encuentra anclado el motor, comprobando la falta de corrosiones y/o deformaciones de las zonas colindantes así como señales de fatiga por vibraciones o desalineaciones. En especial se buscarán síntomas de deterioro debidos a cargas transmitidas en los apoyos del motor comprobando con especial cuidado aquellos puntos en que se den cambios acentuados de dimensiones, espesores, etc. En polines de materiales compuestos comprobar el estado de sus pegados a mamparos y fondo.

c) Comprobar de forma similar los anclajes de transmisiones montadas de forma separada al motor (caso de algunas transmisiones en «V»).

d) Si el motor va montado sobre soportes de tipo elástico comprobar que el estado de envejecimiento de los mismos es correcto.

e) Comprobar la ausencia de vibraciones excesivas debido al mal estado o apriete de los soportes del motor durante el funcionamiento normal del mismo.

f) En caso de motores fuera borda revisar la superficie de apriete de las fijaciones que no deberá estar dañada. Inspeccionar, asimismo, el espejo buscando grietas en las esquinas del receso en que se sitúa el motor.

2.10. Línea de ejes y eje de cola.

Siempre que haya lugar:

a) Comprobar el estado de toda la línea de ejes, incluyendo el eje de cola verificando que su estado es bueno, no presentando corrosión ni zonas de desgaste anormal.

b) Comprobar el estado de todos los elementos que compongan la línea de ejes, incluyendo chumaceras, acoplamientos elásticos, cierres de bocina.

- c) En los acoplamientos comprobar el correcto estado de tornillos o pasadores de fijación y/o bloqueo.
- d) Comprobar la alineación de la línea de ejes, verificando la estanqueidad de los cierres.
- e) En caso de eje con camisa comprobar el buen estado de la misma.
- f) Comprobar la integridad y estado de corrosión de la hélice, así como de su mecanismo de acoplamiento al eje.
- g) En los casos en que haya lugar desmontar y comprobar el estado del eje de cola.

2.11. Comprobación del funcionamiento del equipo propulsor y auxiliares.
Siempre que haya lugar:

- a) Comprobar el buen funcionamiento del equipo propulsor.
- b) Para ello se deberá probar primeramente la fase de arranque, verificándose que dicho arranque puede efectuarse de todos los puntos previstos al efecto: «In situ» o a distancia desde el puente o cámara de control de cámara de máquinas.
- c) Comprobar que los medios de arranque del motor principal cumplen con los requisitos especificados en el manual del propietario, número de posibles arrancadas, protecciones.
- d) Comprobar los motores auxiliares de forma similar a los principales, prestando especial atención a las protecciones y seguridades en la fase de salida del equipo hacia la instalación eléctrica del buque.
- e) Comprobar el correcto estado de las correas de transmisión externas que existan.
- f) En el caso de que se detecten indicios que requieran una inspección más profunda se procederá a desmontar los elementos necesarios para llevar a cabo la misma.
- g) Comprobar en motores fuera borda el bloqueo del motor cuando está embragado.
- h) Comprobar el funcionamiento del extractar de gases de compartimento de motor.
- i) Comprobar el estado de limpieza del compartimento del motor.

3. Palos y jarcia

3.1. Palos y crucetas:

Siempre que haya lugar:

- a) Comprobar el estado general de los palos y crucetas verificando de forma especial los anclajes de herrajes en los mismos verificando su adecuada fijación.

- b) En palos de aluminio comprobar que no existen puntos de corrosión importantes en la sujeción de los herrajes.
- c) En palos de madera comprobar el estado del material en zonas de anclajes de importancia tales como estayes, burdas o crucetas.
- d) En palos de materiales compuestos, en especial de fibra de carbono, comprobar que no existe un grado de corrosión excesivo en los herrajes instalados sobre él o sus elementos de fijación.
- e) Comprobar que en los pasos por fogonaduras no existen desgastes localizados que pudieran poner en peligro la integridad de los palos.
- f) Comprobar con especial cuidado los anclajes de la jarcia en los extremos de las crucetas.
- g) En el caso de que se detecten indicios que requieran una inspección más profunda se procederá a desmontar los elementos necesarios para llevar a cabo la misma.

3.2. Pasadores de los tensores:

Siempre que haya lugar: comprobar la existencia de pasadores en todos los tensores y anclajes de elementos de la jarcia, asegurándose de que éstos se hallan bloqueados de forma adecuada.

3.3. Apretado de grilletes:

Siempre que haya lugar: comprobar que los grilletes tienen un apriete adecuado, verificándose que no existen deformaciones en los mismos debidos a ángulos o cargas de trabajo inadecuados.

3.4. Jarcia fija y de labor:

Siempre que haya lugar:

- a) En jarcias de cable comprobar que no hay ningún hilo cortado.
- b) En jarcias de varilla comprobar que los terminales no fuerzan flexión en los extremos de la misma, así como que no existen entallas.
- c) En todos los casos comprobar su acoplamiento con los tensores o terminales.
- d) En los elementos textiles de la jarcia comprobar que no existe un desgaste local excesivo, así como el correcto estado de costuras en los mismos. Asimismo, comprobar el estado de conservación general del material.

3.5. Anclajes diversos:

Siempre que haya lugar:

- a) Comprobar en general todos los anclajes verificándose el correcto funcionamiento de sus dispositivos de cierre y bloqueo.
- b) Comprobar del mismo modo que la posición de trabajo es adecuada al diseño del anclaje.

4. Instalación eléctrica

4.1. Baterías (caja estanca, aireación y desconector):

Siempre que haya lugar:

- a) Comprobar visualmente el buen estado de las baterías, verificando que no presenten pérdidas de líquido ni sulfuraciones abundantes.
- b) Comprobar que todas las conexiones de las baterías se encuentran en buen estado.
- c) Comprobar bajo carga que las baterías dan su tensión nominal.
- d) Comprobar la estanqueidad de la caja o local donde se encuentren las baterías, verificándose la correcta sujeción de las mismas.
- e) Comprobar que el sistema de aireación de la caja o local donde se encuentren las baterías es suficiente y adecuado atendiendo al número de baterías alojadas, y que la salida de dicha aireación se produce a una zona donde no se puedan producir acumulación de gases.
- f) Comprobar que las protecciones y seguridades en la fase de salida de las baterías hacia la instalación eléctrica del buque es la adecuada.
- g) Comprobar la existencia de un desconector del sistema así como su buen funcionamiento.

4.2. Cableado, fusibles y empalmes:

Siempre que haya lugar:

- a) Comprobar visualmente el buen estado del cableado eléctrico del buque, observando si en algún punto existen cables pelados, zonas de recalentamiento de cables, rigidizaciones por exceso de corriente, o cualquier otro defecto que haga prever posibles riesgos de cortocircuito o fallo de corriente eléctrica.
- b) Si fuera conveniente, y en los casos que se considere necesario, comprobar la continuidad de los cables y su posible derivación a tierra si no debiera de estar conectado a ella.
- c) Comprobar que ningún cable o paso de cables de tensión se encuentren en zonas donde esté previsto el almacenaje o paso sin las debidas protecciones de material inflamable o explosivo.
- d) Comprobar el estado y que las características coincidan con las del proyecto de todos los fusibles que se consideren indispensables para el sistema de emergencia de la embarcación, así como todos aquellos que se requieran para el uso normal de la embarcación.
- e) Comprobar los empalmes de cables, debiendo verificar que el tratamiento de dichos empalmes debe cumplir con los expuestos para cable completo, es decir, ningún empalme puede constituir discontinuidad o derivación del cable al que se encuentre asignado.

4.3. Enchufes estancos en cubierta:

Siempre que haya lugar:

- a) Comprobar visualmente el buen estado de los enchufes estancos en cubierta.
- b) Comprobar la estanqueidad de dichos enchufes.
- c) Comprobar que todos ellos disponen de las protecciones y seguridades acorde a las funciones a desempeñar y a sus especificaciones de funcionamiento, en particular en lo referente al consumo de diseño.
- d) Comprobar en ellos la llegada de la tensión nominal requerida para su servicio.

4.4. Puesta a tierra de aparatos:

Siempre que haya lugar:

- a) Comprobar que todos los aparatos que dispongan de alimentación eléctrica se encuentran conectados a tierra, encontrándose dicha conexión en buen estado.
- b) En concreto comprobar la puesta a tierra de electroválvulas, ventiladores, bombas, electrodomésticos, calentadores, etcétera.

4.5. Protección antiparásita de aparatos radioeléctricos:

Siempre que haya lugar:

- a) Comprobar que todos los aparatos radioeléctricos de a bordo se encuentran debidamente protegidos antiparasitariamente, para ello se verá que no sufren interferencias entre ellos al estar conectados y en funcionamiento a la vez, ni con un consumo de corriente eléctrica nominal del buque por la proximidad de cables.
- b) Comprobar que se han cumplido las recomendaciones del fabricante en este sentido.

5. Equipo de radiocomunicaciones

- a) Comprobar que se cuenta con un equipo de comunicaciones en cumplimiento con el tipo de navegación autorizada para la embarcación.
- b) Comprobar estado de la instalación.
- c) Comprobar estado de las antenas y aislamiento.
- d) Comprobar el correcto funcionamiento del equipo.
- e) Comprobar que los equipos se encuentran homologados.
- f) Comprobar el estado de las baterías y de otro medio de alimentación.
- g) En caso de tener radiobaliza y/o respondedor de radar se deberá comprobar el estado de éstos, así como la caducidad de las baterías y zafas hidrostáticas.

6. Equipo de salvamento

- a) Comprobar la existencia de los elementos de seguridad requeridos en función del tipo de navegación autorizada para la embarcación.

- b) Comprobar el paso de las revisiones periódicas de los elementos que así lo requieran, tales como balsa de salvamento así como que aquellos elementos con fecha de caducidad están dentro de la legalidad.
- c) Comprobar la correcta estiba de todo el equipo anterior.

7. Equipo de contraincendios

- a) Comprobar el estado de carga de los extintores de contraincendios, así como su caducidad.
- b) Comprobar el sistema fijo de contraincendios, así como su accionamiento manual y/o automático.
- c) Comprobar el estado externo de los extintores, verificando la no existencia de picaduras y corrosiones.
- d) Comprobar que la estiba o sujeción de los mismos es segura.
- e) Comprobar el estado de mangueras de contraincendios.
- f) Comprobar el funcionamiento de bombas de contraincendios.
- g) Comprobar el funcionamiento de los dispositivos y detectores de contraincendios.

8. Material náutico

Comprobar el estado y operatividad de los elementos náuticos.

9. Luces de navegación

- a) Comprobar que las luces de navegación responden al tipo de la embarcación, así como su navegación.
- b) Comprobar el correcto funcionamiento de las mismas.
- c) Comprobar el dispositivo de alarma de las luces en caso de fallo.

10. Equipo de fondeo

- a) Comprobar el funcionamiento del molinete.
- b) Comprobar el estado de la cadena comprobando posibles desgastes.
- c) Comprobar el estado de la amarra, cadentes, etc., verificando que no existen trenzas o hilos cortados o desgastados.

Criterios para la definición de deficiencias graves en el reconocimiento de embarcaciones de recreo

Se considerarán deficiencias graves aquellas que puedan afectar a los siguientes aspectos:

- a) Estanqueidad.
- b) Deformaciones de importancia en el casco.
- c) Ventilación no adecuada del local del motor propulsor.
- d) No correcto funcionamiento del sistema de gobierno.
- e) No correcto funcionamiento del motor principal o de sus auxiliares.
- f) Deficiente funcionamiento del sistema de achique.
- g) Deficiente funcionamiento de los equipos de radiocomunicaciones.
- h) Equipos de salvamento incompleto o con fecha de caducidad vencida.
- i) Incorrecto funcionamiento de las luces de situación.
- j) Baterías deficientemente instaladas y con bajo nivel de carga.
- k) Alto nivel de emisión de gases y de ruido.
- l) Funcionamiento incorrecto del equipo náutico de navegación.
- m) Equipo de contraincendios con deficiencias importantes como falta de extintores o con fecha de caducidad vencida, defectuoso funcionamiento de las bombas de contraincendios.