



Bajo el amparo de la ley

El despacho

El despacho de nuestra embarcación constituye un requisito previo imprescindible para hacernos a la mar, una forma de control por parte de la Autoridad Marítima de que navegamos bajo el marco estipulado por la ley.

por Yamandú R. Caorsí

Hacerse a la mar requiere que nuestro barco cumpla ciertos requisitos técnicos y de seguridad establecidos en la legislación marítima. El control para su cumplimiento es competencia de los órganos periféricos de la administración marítima, concretamente de las Capitanías Marítimas. Este acto de comprobación de que toda la documentación está en regla se denomina despacho y, excepto algunas contadas excepciones, que afectan a barcos de pequeña eslora, es un trámite que se debe pasar si queremos salir a navegar en todo en regla. El procedimiento se encuentra regulado por una Orden del Ministerio de Fomento en la cual se establecen sus diferentes tipos, así como la obligaciones que tienen que cumplir los barcos según su clase. Por su lado el Rol de Despacho y Dotación o Licencia de Navegación constitu-

yen el documento de cada barco en el cual se estamparán los diferentes despachos. En el caso concreto que nos interesa, es decir las embarcaciones de recreo, el reglamento deja fuera de la obligación de despachar a las embarcaciones de menos de 6 metros de eslora, las de remo y las de competición registradas en la Federación Española de Vela. Las otras están todas sujetas a seguir este trámite con ciertas especificidades que lo hacen más fácil y sencillo que el aplicable a los buques mercantes y de pesca. Veamos caso por caso.

Lista 7ª y 6ª no profesional

Se trata de aquellas unidades de más de 6 metros de eslora y hasta 24, sin tripulación profesional, así como las registradas en lista 6ª que no vayan tripuladas por profesionales.

Zona y tiempo de despacho

Tipo de embarcación de Recreo	Categoría Navegación	Despacho
Remo	Zona D	exento
Vela o Motor de eslora menor a 6 metros	Zona D	exento
De vela registrada en Federación Deportiva	Zona de Regata	exento
Vela o Motor de eslora igual o superior a 6 metros matriculada en lista 7º o 6º sin tripulación profesional	Zona A, B, C o D	Por tiempo de vigencia de certificados como máximo.
Vela o Motor de eslora igual o superior a 6 metros matriculada en lista 7º o 6º con tripulación profesional	Zona A, B, C o D	Según tipo de navegación puede ser por salida o tiempo de hasta 3 meses*.
Vela o Motor eslora superior a 24 metros	Zona de navegación determinada por la Autoridad Marítima	Despacho por salida

*Cuando la navegación se realice exclusivamente en el área de servicio de un puerto podrá ser por un máximo de un año.

El despacho de estas embarcaciones se realizará presentando en la Capitanía Marítima el Rol o la Licencia de Navegación. Se comprobará que tengan los certificados exigibles en vigor y se otorgará el despacho hasta que los mismos caduquen. Para una embarcación de lista 7º de menos de 15 metros, el periodo máximo de vigencia de los certificados es de cinco años, es decir, sería despachado por este lapso de tiempo. Tratándose de embarcaciones de lista 7º de más de 15 metros, o de la lista 6º de cualquier eslora, como deben pasar una inspección intermedia entre el año 2 y 3 desde la expedición de los certificados, ésta será la vigencia del despacho. En el despacho se hará constar el número máximo

de personas que pueden ir a bordo de acuerdo con los certificados así como la titulación requerida para ejercer como patrón de la embarcación. No es necesario que figure un patrón enrolado, es decir inscrito en el rol, pero desde luego será obligatorio que vaya a bordo alguna persona con un título que le permita patronear esa embarcación.

Lista 7ª y 6ª con tripulación profesional

A este grupo pertenecen los barcos de más de 6 metros de eslora y con tripulación profesional, así como los registrados en lista 6º que vayan tripulados por profesionales.

Este tipo de buque se despacha co-

Para un barco de lista 7ª de menos de 15 años el periodo máximo de vigencia de los certificados es de cinco años



GLOSARIO

► DESPACHO

Comprobación por parte de la autoridad marítima de que los buques y embarcaciones cumplen los requisitos jurídicos exigidos, cuentan con los certificados de reglamentarios y la respectiva autorización, si es menester, para realizar el tipo de navegación que pretenden realizar.

► AUTODESPACHO

Cuando una embarcación se encuentra en un puerto extranjero, en el caso de que se necesite despachar, lo tramitará el propio Capitán o Patrón, realizando la correspondiente anotación en el Rol o Licencia de Navegación.

► VISADO

Las anotaciones realizadas en el Rol o Licencia de Navegación por el Capitán o Patrón deben ser refrendadas por la Autoridad Marítima. Por ejemplo, debe el patrón escribir en el Rol la fecha de vigencia de los certificados, anotación que luego debe ser presentada para refrendo ante la Capitanía Marítima.

► ROL O LICENCIA DE NAVEGACIÓN

Es el documento que deben llevar los buques abanderados en España, según su clase, en el cual se anotan su matrícula, características principales, identidad del propietario y cambios de titularidad, requisitos de tripulación exigidos y relación de certificados con indicación de fecha de caducidad. Llevan Rol las embarcaciones de eslora superior a 20 metros. Las de menor eslora y de recreo matriculadas en lista 7º cualquier sea su eslora llevarán Licencia de Navegación.

► CAPITÁN O PATRÓN

Persona que ostenta el mando de una embarcación en virtud de un título. Responsable en todo caso, a efectos del tema que tratamos, del cumplimiento de lo establecido en el reglamento.

► INSCRIPCIÓN EN LA SEGURIDAD SOCIAL

Los buques que naveguen con tripulación profesional deben ser dados de alta como centro de trabajo ante la autoridad laboral, realizándose la correspondiente inscripción.

mo los buques mercantes, por lo tanto existe la obligación de presentar una documentación determinada no exigible a otras embarcaciones de recreo y el periodo de validez de este será específico dadas las circunstancias de la navegación. Por norma general estas embarcaciones se despachan por viaje, aunque también se puede obtener un despacho por tiempo en caso de estar comprendidos en los supuestos específicos que establece el reglamento. Podrán ser despachados por tiempo cuando concurran las siguientes circunstancias:

1) Navegación en aguas de la zona marítima de un determinado puerto.

2) Navegaciones en que la embarcación regrese al puerto de origen en 24 horas, habiendo realizado o no escalas en otros puertos.

3) Navegaciones que la autoridad marítima determine dada su naturaleza excepcional.

4) Navegaciones de cabotaje en línea regular o, que no siendo regular efectúe itinerarios parecidos.

En el supuesto nº 1 el despacho podrá darse por un año, y en los otros casos hasta un máximo de 3 meses. La solicitud de despacho por tiempo se presenta ante la Capitanía Marítima mediante un impreso normalizado en la cual el Patrón expone que el barco posee los certificados vigentes, con indicación de fecha de vencimiento, indica el número de inscripción del buque en la seguridad social y declara que se está al día en el pago de las cuotas devengadas. Además, se debe adjuntar la Declaración del Patrón y lista de tripulantes. El primer documento constituye una declaración en la cual el patrón asume la responsabilidad de que el buque en cuestión tiene y lleva

abordo toda la documentación técnica y administrativa exigible en vigor mientras dure el despacho y el segundo es una lista en la cual deben figurar suficientes marinos enrolados como sean requeridos para el manejo de la embarcación.

En caso de que el tipo de navegación que se realice no esté incluido en los supuestos enunciados, existirá la obligación de despachar cada vez que se sale a la mar, presentando la Declaración del Patrón y Lista de Tripulantes.

Buque de recreo de eslora mayor a 24 metros

El reglamento dice que este tipo de buque cualquiera que sea su lista se despachará como buque mercante, es decir, tal cual como se explica en el apartado anterior. La tripulación necesaria a embarcar será la que se disponga en el Rol de Despacho y Dotación, y dependiendo de las características técnicas del barco se podrá exigir, además de patrón, personal de máquinas o marinería. Recordemos que la titulación de Capitán de Yate habilita para patronear embarcaciones de recreo de cualquier eslora, pero si en el Rol se exigen otros tripulantes estos deberán ser profesionales. En caso que con el embarque de Patrón sea suficiente no seerá necesario dar de alta el buque como centro de trabajo en la Seguridad Social.

Supuestos especiales

Algunos tipos de embarcaciones disponen de despachos diferentes. En primer lugar encontramos las embarcaciones de competición o de regatas, a las cuales debemos definir como aquellas cuyo uso será solamente participar en regatas de vela. Según el reglamento que



El Despacho se realiza presentando en Capitanía Marítima el Rol o la Licencia de Navegación

analizamos, estarán exentas de despacho estas embarcaciones cuando, además de navegar nada más que en regatas oficiales, se cumplan los siguientes requisitos:

- 1) Esté inscrita en la lista 7º
- 2) Sea registrada como embarcación de regata en la Real Federación Española de Vela o Federación autonómica correspondiente.

Hay que insistir en el hecho de que están exentas de despacho, pero no de registro, matriculación y abanderamiento. Solamente están exentas de ser matriculadas, según la circular 7/ 1995, aquellas embarcaciones cuya construcción se realice siguiendo las reglas propias de la clase. Hay que entender que este es un supuesto aplicable a las embarcaciones de vela ligera, pero no a los cruceros de vela, salvo alguna excepción.

Finalmente, están las embarcaciones de Alta Velocidad definidas como unidades que, además de ser capaces de tener sustentación dinámica -resolución OMI A373X-, están provistas de un equipo propulsor de dos motores como mínimo, de los cuales uno de ellos al menos tiene más de 125 CV o bien, independientemente del número de motores, son capaces de desarrollar unas potencias determinadas. A saber 175 CV cuando sean embarcaciones de menos de 6 metros, de más de 350 CV para las que tengan entre 6 y 10 metros, y un caballoje



Las unidades de más de 24 m de eslora se tramitan como buques mercantes, es decir, tienen que presentar un documentación concreta y se despachan normalmente por viaje, teniendo el certificado validez mientras aquél dure.

Las embarcaciones de competición estarán exentas de despacho si, además de navegar sólo en regatas oficiales, están inscritas en la lista 7ª y registradas en la Real Federación Española de Vela o la Autónoma correspondiente.



superior al que resulte de la fórmula:
 $655 \times \text{eslora total} - 300$.

El caso de estas embarcaciones está sujeto a una normativa especial ya que por sus prestaciones se asocian a riesgos específicos que corren sus tripulaciones y terceros, además de la posibilidad de que sean usadas para actividades ilícitas. Su despacho será por salida, en las cuales se delimitará por la autoridad marítima la zona de navegación, estableciéndose además lugares de atraque es-



El reglamento de despacho modula diferentes sanciones a las infracciones que se cometan, que pueden ser leves, graves y muy graves

pecíficos para ellas.

Embarcaciones extranjeras

En lo que respecta a la embarcaciones de recreo extranjeras no existe una previsión normativa concreta que prevea los diferentes supuestos, salvo en el caso de que éstas se dediquen a actividades lucrativas, las cuales han sido objeto del interés del legislador.

Para las embarcaciones de alquiler abanderadas en un país de la UE, que deben cumplir para hacer chárter en España los mismos requisitos técnicos y de seguridad que las españolas, el despacho se realizará en las mismas condiciones que aquéllas.

En el caso de las de bandera de países extracomunitarios, el reglamento establece que se despacharán de acuerdo a la Orden de 4 de diciembre de 1985 que regula su actividad y resoluciones dictadas en aplicación. Para estas embarcaciones extracomunitarias que actúan en España, la obtención del abanderamiento es provisional, y será de aplicación el mismo régimen de despacho de las unidades españolas.

Con las embarcaciones de recreo puras -no de chárter- hay que indicar que cualquier intento de regulación choca con la diversa normativa aplicable según el país de matrícula, lo que hacer prácticamente imposible despacharlas en España cuando se cuenta con una documentación diferente o inexistente en algunos casos.

Régimen sancionador

El reglamento de despacho, al amparo de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante, modula las sanciones

Infracciones leves

a) Presentación ante la Capitanía marítima de Declaración General del Capitán firmado por persona distinta de este hasta 1.502,50 Euros

b) Incumplimiento del deber de facilitar información a la autoridad marítima, por propia iniciativa o a requerimiento, o hacerlo de manera incorrecta o deficiente en materia de despachos y enroles, hasta 601,00 Euros.

Infracciones graves

a) Carencia, inexactitud o deterioro de la documentación que debe llevar el buque a efectos de despacho y enrolamiento, hasta 6.010,00 Euros

b) Incumplimiento de las reglas de despacho de buque y régimen de enrolamiento, hasta 6.010,00 Euros.

c) Incumplimiento grave del deber de facilitar información a la autoridad marítima, por propia iniciativa o a requerimiento o hacerlo de manera incorrecta o deficiente en materia de despachos y enroles, hasta 6.010,00 Euros.

Infracciones muy graves

a) Falsedad u omisión en la información que debe consignarse en los documentos exigidos para el despacho o la existencia en el mar de una tripulación distinta de la que figura en la lista de tripulación, hasta 21.035,40 Euros.

b) Desobediencia de las ordenes. Prohibiciones o condiciones motivadas dictadas por la autoridad marítima en aplicación del reglamento, hasta 21.035,40 Euros.

de multa aplicables a los que cometan infracciones administrativas en su ámbito de regulación. Se clasifican en leves, graves y muy graves y traen aparejadas multas de acuerdo a la escala que se reproduce a continuación.

La responsabilidad de la infracción hay que entender que recae sobre el armador y patrón de la embarcación de forma solidaria. El primero por ser titular del barco, encargado de que se despache de forma reglamentaria; y el segundo, o sea el patrón, por ser el responsable técnico a bordo, obligado a transportar la documentación que deberá controlar que esté en regla. ■