

**Borrador de la instrucción de Servicio N<sup>º</sup> .... / 2021 por la que se establecen determinadas pautas para el uso de embarcaciones auxiliares de pesca para realizar la captura de marisco a flote en aguas abrigadas. (Comunidad Autónoma de Galicia).**

### **Exposición de motivos**

Desde la Consellería del Mar de la Xunta de Galicia se ha planteado la existencia de un problema en el marisqueo a flote, actividad que se lleva a cabo en los bancos marisqueros de Galicia situados en aguas abrigadas/interiores de las rías.

A día de hoy existen un número de embarcaciones de la 3<sup>a</sup> lista, que disponen de un permiso de explotación de pesca (PERMEX), para distintas modalidades y especies. Entre estas autorizaciones, disponen en su PERMEX de la técnica de marisqueo a flote, junto con otros artes menores u oficios como: nasas, aparejos de enmalle, anzuelo, etc.

El problema existente es que algunas embarcaciones de 3<sup>a</sup> lista autorizadas no son idóneas para realizar las labores de marisqueo a flote por sus dimensiones, alto francobordo (cubierta corrida alta), y razones comerciales como velocidad para desplazarse, costes, etc. lo que no facilita las labores de dicha actividad.

Hay que señalar que, en el marisqueo a flote, la embarcación simplemente es la plataforma desde donde se trabaja mediante rastrillos arrastrados sobre el fondo con largos brazos (varas).

La situación descrita se ha agravado en los últimos años con la aparición e incremento progresivo de embarcaciones “auxiliares irregulares” que

operan con el permiso de explotación de la 3ª lista, embarcación principal, en zonas como las rías de Muros-Noia y Arousa, Pontevedra y Vigo.

A tenor de lo dispuesto objeto de dar una solución, se dispone lo siguiente:

**Actuaciones previas necesarias:**

1º Como fase previa de las actuaciones de la DGMM, la Consellería del Mar elaborará un listado con las embarcaciones de la 3ª lista, que disponen de en su permiso de explotación la modalidad de “marisqueo a flote” y que, por sus características estructurales especiales, de dimensiones y/o arqueo no son idóneas u operativas para servir de plataforma de soporte para las labores de dicha actividad (rañeo). Deberá de disponerse de un listado de características muy definidas y claras que delimiten las embarcaciones de 3ª lista que no son aptas para esta labor, para de esta forma evitar posibles reclamaciones de terceros.

Este listado se dará una sola vez sin posibilidad alguna de añadir o modificar las embarcaciones que en él figuren una vez remitido a la DGMM.

La selección de embarcaciones de 3ª lista a las que se puede autorizar la utilización de una embarcación auxiliar se deberá basar entre otros criterios:

Los técnicos de la Consellería do mar deberán evaluar todos y cada uno de los criterios para incluir la embarcación en la lista de las embarcaciones que podrán acceder al proceso.

a) El tipo de embarcaciones:

-Las embarcaciones con material madera, con quilla y con motor intra-borda, cualquiera que sea su eslora.

-Las embarcaciones de PRFV, con más de 6,5 metros de eslora máxima, con quilla, motor intra-borda y dotadas de una cubierta corrida

b) El diseño de las embarcaciones:

- i. Deben haber sido diseñadas para trabajar a otras artes menores como nasas, artes de enmalle (volantillas, rascos, trasmallos etc.). Entre las características obligatorias a considerar estará la de disponer de motor intra-borda, lo que las hace muy lentas para ir a los bancos de marisco situados en distintas zonas de la ría, así como la maniobrabilidad dentro de los propios bancos marisqueros.
- ii. Que la embarcación de 3ª lista disponga de cubierta de trabajo corrida situada por encima del plano de flotación de la embarcación con lo cual el punto de apoyo de los pies cuando se está arrastrando el raño está muy alto y aumenta el riesgo de caídas al mar o en la propia cubierta, asimismo la ergonomía del puesto de trabajo hace que aumenten los problemas de espalda a largo plazo. (nueva redacción)

- iii. Deben tener una cubierta corrida, lo que implica que estas embarcaciones, por su eslora / dimensiones, no pueden disponer de una amurada de cierta altura que permita al tripulante realizar su labor manual de arrastre del raño con seguridad. Las planeadoras no disponen de cubierta y esto hace que el tripulante pueda actuar con otro sentido de seguridad y estabilidad.

La Consellería del Mar, una vez acordado con la DGMM, podrá incluir otros criterios técnicos que estime pertinentes.

**2ª.** La DGMM, a través de las Capitanías Marítimas correspondientes, visto el listado de embarcaciones de la 3ª lista aportado por la Consellería del Mar, abrirá un procedimiento de anotación en hoja de asiento y autorización de navegación y que los propietarios puedan solicitar el inicio de un procedimiento administrativo para anotación de una embarcación auxiliar en la hoja de asiento de la principal cuyo objetivo sea dedicarla al marisqueo a flote única y exclusivamente. Deberán aportar la “Resolución emitida por la Consellería del Mar por la que se aprueba que el buque /embarcación de 3ª lista del “asunto” puede disponer de una embarcación auxiliar exclusivamente para marisqueo a flote”.

La inclusión de una embarcación auxiliar de..... (nombre de la embarcación principal), a realizar mediante la “Anotación atípica” (embarcación auxiliar) en la hoja de asiento de la principal de 3ª lista, se

anotará la vinculación con la embarcación principal de la 3ª lista, se anotará la vinculación con la embarcación principal a la que dará soporte.

En dicha anotación deberán figurar: las características principales de la embarcación, material, y en su caso, modelo, homologación, nº de serie, potencia máxima admisible, y nº máximo de personas que pueden trabajar desde la misma.

### **Consideración de las dos embarcaciones como un único centro de trabajo**

- En las actuaciones que realicen las Capitanías Marítimas deberá de tenerse en cuenta que los tripulantes permanecerán enrolados en la embarcación de 3ª lista y que pueden realizar su trabajo en cualquiera de las dos embarcaciones (aunque no de modo simultáneo en la misma jornada), en la principal de 3ª lista y en la embarcación auxiliar de la misma cuando se dediquen al marisqueo a flote. Esto deberá figurar en la “Resolución de Despacho”, ya que las “embarcaciones auxiliares” carecerán de matrícula y registralmente no existen.

- No se trata de un enrole múltiple previsto en la Orden de 18 de enero de 2000 sobre Despacho, en el Artículo 31- punto 2., al carecer la embarcación auxiliar de entidad registral propia y rol de despacho independiente de la principal, pero el concepto sería similar al utilizado para en tráfico interior en los puertos. Las Capitanías Marítimas tienen capacidad para autorizar el despacho en las condiciones que se citan en el punto anterior

- Para la embarcación auxiliar que se anote en hoja de asiento, la tripulación de la embarcación auxiliar será la misma que está enrolada en ese momento, en número, composición y titulaciones, que la de la principal que deberá quedar amarrada en puerto, no admitiendo despacho independiente del de la principal ni reducción de tripulación sobre la necesaria de esta para navegar en la zona de marisqueo.

***Marisqueo a flote con la embarcación auxiliar.***

***El marisqueo a flote con la embarcación auxiliar cumplirá lo siguiente:***

- La embarcación principal de 3ª lista permanecerá amarrada en el muelle de atraque.
- La embarcación auxiliar de la embarcación de la unidad principal, con el permiso de explotación para marisqueo a flote, y en base a las Resoluciones puntuales dentro de los planes de explotación aprobados por la Consellería del Mar, se podrá desplazar a los bancos de marisqueo señalados en dichas autorizaciones situados dentro de los límites de las aguas abrigadas definidas por las Capitanías Marítimas correspondientes.
- La embarcación auxiliar siempre dispondrá de la tripulación enrolada en la principal cuando esté operando

- El número de persona a embarcar no podrá superar al fijado y aprobado en el proceso de anotación. En caso de que se emita un certificado de conformidad/cumplimiento (inspección inicial) se fijará este número máximo de personas embarcadas.
- La embarcación auxiliar llevará los medios de salvamento estipulados en el RD 543/2007 y de radio del RD 1185/2006, que le correspondan de acuerdo con su tamaño, zona de navegación y personal embarcado. Permitted que todo el equipamiento portátil de navegación, salvamento, C.I. y radio sea compartido con el de la principal)
- La Capitanía Marítima correspondiente, en el momento de despacho de la embarcación de 3ª lista, incluirá en su aplicación informática, cuando se genera la Resolución de despacho, en el apartado “observaciones al despacho”, una nota en la que se indique la autorización de la utilización de la embarcación auxiliar de pesca, exclusivamente para el marisqueo a flote y con toda la tripulación enrolada en la principal.

**Proceso de anotación, documentación a aportar:**

Las condiciones y documentación a aportar para la anotación registral de la embarcación auxiliar serán:

- A) La eslora total y su arqueo GT de la embarcación auxiliar será inferior al de la embarcación principal de 3ª lista.
- B) La potencia de su motor fuera-borda será igual o menor que el de la embarcación principal de 3ª lista

C) Deberán cumplir con el RD.543/2007, sobre seguridad de buques pesqueros, de una eslora L. menor de 24 metros, en la forma que les sea aplicable.

D) El armador deberá presentar, con su solicitud de anotación

a. La autorización previa de la Xunta, Consellería del Mar;

**b. Declaración responsable por un técnico competente:**

El técnico dispondrá de un título habilitante para la competencia relacionada y deberá aportar prueba en ese sentido (por ejemplo prueba de colegiación, etc).

En la declaración deberá constar la condición de la embarcación en cuanto a su estructura, estabilidad, propulsión, servicios y equipamiento de seguridad, y será acreditada por un técnico competente, mediante declaración de conformidad de los aspectos anteriores con la norma de aplicación (Real decreto 543/2007).

Esta declaración deberá estar registrada o visada por el colegio profesional al que pertenezca el técnico, o bien, acompañar una copia del seguro de responsabilidad civil que cubra todas las garantías requeridas por el Real Decreto 1837/2000 y la Orden FOM/3479/2002.

Los funcionarios pertenecientes a la Dirección General de la Marina Mercante, en el momento de realizar el reconocimiento inicial de la embarcación, cuando estimen que existen indicios razonables de que la embarcación no cumple con los criterios que le son aplicables, podrán requerir al técnico competente la justificación puntual de estos indicios. Esta actuación se realizará como paso previo a permitir la anotación de la embarcación auxiliar en la hoja de asiento de la embarcación principal

*Nota: Es necesario que en la declaración responsable figuren los siguientes datos de la embarcación auxiliar: el material de construcción, eslora total,*

*manga, puntal y la potencia del motor fuera borda (igual o inferior al de la principal), número máximo de marineros embarcados, carga máxima admisible (peso de marisco capturado), existencia de maquinaria de cubierta para izar o virar artes de pesca como maquinillas o haladores, que puedan inducir momentos desestabilizadores, con indicación de su máxima capacidad. En el caso de ser embarcaciones marcado CE deberán anotarse todas aquellas características que no recoja de forma explícita la Declaración CE.*

Estamos estudiando la posibilidad de emitir un certificado de conformidad de la inspección inicial de la embarcación auxiliar

- c. Alternativamente, a la aplicación del art. 7 del RD 543/2007, desde el punto de vista de diseño y constructivo, se podrán admitir embarcaciones de recreo con **marcado «CE»** (incluidas las que hayan obtenido el marcado «CE» post-construcción) – para una categoría de diseño “C”, tal como se define en el RD 98/2016. No obstante, todo el equipamiento de material de navegación, salvamento, C.I. y radio será el requerido de acuerdo con el RD 543/2007 y 1185/2006.

En este caso, la parte de diseño y constructiva indicada en el párrafo anterior *queda cubierta por la Declaración CE, y se requeriría la Declaración del técnico competente para cubrir el resto de aspectos.*

- d. Título de propiedad de la embarcación y motor,
- Factura a su nombre;
  - Contrato de compraventa liquidado de impuestos, junto con documentos que acrediten la propiedad de la embarcación por parte de quien se lo haya vendido;

- Certificación del Astillero Constructor a su nombre;
- Cualquier otro documento válido en derecho.

#### E) Inspección y Certificación de las embarcaciones auxiliares

- a. Antes de su anotación en hoja de asiento, una vez revisada y aprobada la documentación, la embarcación será sometida a un reconocimiento inicial en el que se comprobará su adecuación a la legislación aplicable. Si el resultado es satisfactorio, se incluirá la embarcación auxiliar en el apartado de observaciones del certificado de conformidad de la principal, indicando eslora total, manga, puntal, arqueo en GT, material del casco, número máximo de personas autorizadas a bordo y potencia y peso máximo del equipo propulsor autorizado, y carga máxima a bordo.

Si esta anotación no coincide con alguno de los reconocimientos programados de la principal, se mantendrán las fechas de caducidad y calendario de reconocimientos previamente establecido para la principal.

- b. Estarán sometidas al mismo régimen de reconocimientos que las principales de las que dependan, y en tanto permanezcan anotadas en la hoja de asiento será condición indispensable que el resultado de los mismos sea satisfactorio para poder refrendar o renovar el certificado de conformidad de la principal.

- c. Las autocertificaciones anuales que se deban emitir, en su caso, para la principal deberán incluir a estas embarcaciones auxiliares.
- d. En todo caso, es responsabilidad de los armadores el mantener las embarcaciones auxiliares en perfecto estado de navegabilidad, seguridad y demás aspectos reglamentarios.

F) Anotación de la embarcación auxiliar en la hoja de asiento.

- a. Concluida la inspección inicial con resultado satisfactorio, y expedido el nuevo certificado de conformidad de la principal, por Registro de Buques se procederá a anotar en la hoja e asiento de la embarcación principal, mediante anotación atípica, la embarcación auxiliar, con todas las características que se indican en el certificado de conformidad de la principal
- b. De esta anotación se dará cuenta, remitiendo copia a la Xunta y a SEGEPESCA
- c. La embarcación auxiliar se marcará en el casco, respetando lo indicado en el art. 5 del RD. 543/2007, con el nombre y matrícula de la principal, precedidos ambos de "Aux".
- d. Se expedirá una hoja suplementaria para su inclusión en el rol de la embarcación principal en la que se reflejen las mismas características que se han indicado más arriba para su inclusión en la hoja de asiento. Esta hoja se añadirá al final de

la Sección I y en el apartado de Observaciones al ROL se indicará la frase: “Esta embarcación posee una embarcación auxiliar para marisqueo a flote con las características que se indican al final de esta Sección I)

G) Tasas devengadas en el procedimiento de anotación.

- a. Se devengará la tasa 025 de Registro de Buques por anotación en hoja de asiento
- b. Se devengará la tasa 030 de Inspección liquidando las tarifas que se correspondan a un proceso de abanderamiento y certificación de una embarcación de pesca de las características de la auxiliar y potencia máxima autorizada para ella

H) Obras de reforma en las embarcaciones auxiliares.

Cualquier obra de reforma de la embarcación auxiliar, a excepción de los cambios de motor fuera borda, requerirá la autorización previa de la Consellería del Mar y de la Capitanía Marítima correspondiente. Se tramitará de la forma habitual.

- a. Los cambios de motor fuera borda los podrá realizar directamente el armador, con el concurso de un taller, respetando los máximos autorizados de potencia, y peso del equipo propulsor. El taller deberá emitir una manifestación, bajo su responsabilidad, de que la obra se ha realizado correctamente, debiendo ser conservada dicha manifestación junto con la documentación acreditativa de la procedencia y

propiedad del motor, para justificar su uso ante cualquier posible inspección

I) Baja de las embarcaciones auxiliares en las hojas de asiento

- a. La baja en la hoja de asiento de las embarcaciones auxiliares se realizará a petición del armador de la principal donde estén anotadas. Se podrán dar de baja por venta, desguace, pérdida o matriculación.

J) Despacho:

- a. No se podrán despachar independientemente. Se despachará la principal y se podrán utilizar, de forma no simultanea quedando una de ellas en puerto, exclusivamente para el marisqueo a flote.
- b. Botiquín: Se embarcará un botiquín reglamentario. Se podrá utilizar el botiquín de la principal
- c. Tasas de Señalización: Se entiende que no procede exigir tasas adicionales sobre las requeridas para la principal, ya que se producirá una navegación alternativa entre ellas.
- d. Descargas MARPOL: Deberán estar cubiertas por los certificados MARPOL de la principal, en su caso.

- e. Peculiaridades y anotaciones: Las descritas en la introducción  
– Repetir (Aclarar o concretar si es necesario)

#### K) Seguros de RC

- a. El armador deberá ampliar la cobertura de todos los seguros de RC obligatorios, de manera que se cubra también la actividad en la auxiliar.

#### NOTAS:

-Quedan por aclarar si el ISM, Instituto Social de la Marina, considera esta modalidad de uso de una embarcación principal de 3º lista y su embarcación auxiliar para marisqueo a flote se considera como un único centro de trabajo y los tripulantes (armadores, autónomos y tripulantes, asalariados) estarían cubiertos en caso de un accidente ocurrido en cualquiera de las dos embarcaciones.

En el caso de que la cobertura de accidente se realice mediante una Mutuality deberá aclararse esta incidencia en cualquiera de las dos embarcaciones.

-Aun cuando las competencias en materia de pesca, en aguas interiores, están transferidas a la CCAA de Galicia, se debería solicitar informe a la Secretaría General de Pesca (SEGEPESCA) por si en la actuación de anotación propuesta pudieran tener alguna consecuencia en el ámbito de las competencias de este Organismo.

- La solución más adecuada sería que la embarcación auxiliar se incluyese en la **4ª lista**. La idea más razonable sería que SEGEPESCA y la Xunta de Galicia en el ámbito de sus competencias, deberán poner en marcha la corrección de su legislación en lo que afecta a este procedimiento:

-RD 1549/2009 de 9 de octubre, sobre ordenación del sector pesquero y adaptación al Fondo Europeo de la Pesca.

Artículo 12: buques de la lista cuarta, incluir al “marisqueo a flote” entre los supuestos que se permitan matricular dentro de esta lista.

-Decreto 15/2011 sobre Xunta

Artículo 6.1: La limitación del tamaño a un mínimo de 1,5 GT y a una eslora de 5 m.

- Igualmente se debería solicitar aclaración jurídica para asegurarse que haya una cobertura total -tanto de la principal como de la auxiliar- de acuerdo con lo que establece la disposición adicional décimo segunda de la Ley 11/2008, de pesca de Galicia y que dice así: “As persoas físicas ou xurídicas que realicen actividades de pesca profesional, marisqueo ou acuicultura terán que constituír un seguro que garanta a cobertura de posibles danos a terceiros”. De ser necesario, esta disposición debería ser modificada para que la tripulación estuviese siempre cubierta y que constasen ambas embarcaciones, expresamente incluídas, en la póliza para una mayor seguridad jurídica.