

LA ITB: ¿EN QUÉ CONSISTE REALMENTE? - ¿QUÉ DERECHOS Y QUÉ OBLIGACIONES TIENEN LOS PROPIETARIOS Y LAS ECI?

Adrián Prada

Ingeniero naval

Director de ORIENTA SI

www.orientasi.com

<http://www.about.me/adrian.prada>

- ¿Tiene la sensación de que la ITB es otro de tantos trámites por el que hay que pagar, que no aporta nada y que implica “perder” tiempo y dinero?
- ¿Cree que la ITB no contribuye a la seguridad de su barco y es un coste inútil?

Estas y otras preguntas se las hacen con frecuencia muchos propietarios de embarcaciones de recreo a la hora de pasar la preceptiva ITB. El dinero que estoy pagando, ¿sirve para algo? ¿Qué debería recibir a cambio del importe pagado? Preguntas todas que surgen del desconocimiento existente acerca de la ITB. Desconocimiento sobre el alcance de la misma, sobre las obligaciones y derechos del inspector y, por supuesto, sobre las obligaciones y derechos del propietario que solicita la ITB. A continuación vamos a tratar de arrojar algo de luz sobre el asunto y dar a los propietarios información y herramientas para que puedan responder todas estas cuestiones.

LA INSPECCIÓN. ¿QUÉ ES LA ITB?

La ITB, (Inspección Técnica de Embarcaciones de Recreo), es la inspección reglamentaria requerida por la administración española para verificar que nuestra embarcación de recreo se encuentra en un estado adecuado y cumple con los requisitos de seguridad para navegar en la zona para la que está autorizada. Puesto en pocas palabras, es el equivalente en barco a la ITV de un coche.

La normativa principal que la rige es el **“REAL DECRETO 1434/1999, de 10 de septiembre, por el que se establecen los reconocimientos e inspecciones de las embarcaciones de recreo para garantizar la seguridad de la vida humana en la mar y se determinan las condiciones que deben reunir las entidades colaboradoras de inspección.”** y al que en general estaremos haciendo referencia a lo largo de este artículo.

Toda embarcación de recreo está sujeta a una serie de reconocimientos, que dependiendo del caso y la eslora pueden ser iniciales, periódicos, intermedios, adicionales o extraordinarios. Nos vamos a ceñir a los periódicos y a las embarcaciones de lista 7ª (dedicadas a uso exclusivo de recreo), ya que es el caso más frecuente y con mayor afectación.

Tipo de reconocimiento	Lista	Características	Periodicidad
Periódicos	7ª	L < 6 m	Sin Caducidad
Periódicos	7ª	6m <= L < 24m	Máximo 5 años
Periódicos	6ª	2.5m <= L < 24m	Máximo 5 años
Intermedios	6ª	L >= 6 m	Entre el 2º y el 3er año siguientes al reconocimiento inicial o periódico
Intermedios	7ª	L >= 15 m	Entre el 2º y el 3er año siguientes al reconocimiento inicial o periódico
Intermedios	7ª	L >= 6 m (casco madera)	Entre el 2º y el 3er año siguientes al reconocimiento inicial o periódico
Adicionales	Todas	2.5m < L < 24m	Casos: Artículo 3D
Extraordinarias	Todas	2.5m < L < 24m	Casos: Artículo 3E

Fuente: Web del Mº de Fomento

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

Las embarcaciones de eslora mayor o igual a 6 metros y menor de 24 metros, registradas en la lista 7ª, estarán sujetas a **reconocimientos periódicos cada cinco años como máximo. Los reconocimientos periódicos consisten en:**

- **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.
- **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.
- **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.
- **Comprobación del estado y del funcionamiento de los diferentes ítems especificados en el ANEXO II**. Esta cita al ANEXO II del RD 1434/99 es uno de los elementos clave de la ITB.

¿Qué dice el Anexo II del RD 1434/99?

Este anexo es uno de los elementos más importantes a tener en cuenta para pasar una ITB, ya que es el que desarrolla y define en detalle todos los puntos que debe revisar el inspector durante su visita.

En este artículo no haremos un estudio pormenorizado del anexo II debido a su alcance y extensión, puesto que da para todo un curso universitario. Tan sólo haremos un breve esbozo y pondremos algunos ejemplos ilustrativos para poder hacernos una idea de su magnitud.

El anexo II consta de 10 capítulos, con 28 subcapítulos, que dan un total de 225 puntos que deben ser revisados a bordo de nuestro barco.

Los 10 capítulos principales son: casco y equipo; maquinaria principal y auxiliar; palos y jarcias; instalación eléctrica; equipos de radiocomunicaciones; equipo de salvamento; equipo contra incendios; material náutico; luces de navegación; equipo de fondeo.

Casco y equipo

De los 82 puntos de inspección del primer capítulo, casco y equipo, como ejemplo mencionaremos que el casco debe ser revisado en seco y a fondo, buscando ósmosis, deslaminaciones, golpes, grietas, etc., incluida la estructura interna allí dónde hay signos externos de posibles daños. Si hay síntomas de una posible ósmosis se deberían hacer mediciones de humedad, con todo lo que conlleva hacer las mediciones de una manera adecuada.

Además, nos deberían revisar a fondo el sistema de gobierno, las estanqueidades, las válvulas de descarga, la unión casco-cubierta o el circuito de gas al completo, entre otros.

Maquinaria principal y auxiliar

Este capítulo tiene 72 puntos de inspección, entre los que destacamos los siguientes:

Inspección del sistema de achique. Esto supone revisar tuberías, bombas, cableados y realizar pruebas de funcionamiento.

Inspección de los tanques y circuito de combustible, comprobando el correcto funcionamiento -lo que significa hacer pruebas- y verificar si hay o no fugas a lo largo de todo el sistema.

Inspección de las válvulas de fondo, verificando el estado de las conexiones a las tuberías y comprobando que las válvulas trabajan adecuadamente y no pierden cuando están bajo carga.

La línea de ejes debe ser verificada desde el motor hasta la hélice, y el motor debe ser puesto en marcha desde todos los puntos posibles, buscando anomalías y comprobando las bancadas y silent blocks.

Como punto curioso, que da una idea del grado de detalle de la inspección, mencionar que el inspector debe comprobar el estado de limpieza del compartimento del motor.

Palos y jarcias

La inspección de este apartado descrita en el RD 1434/99 es bastante exhaustiva, hasta el punto que incluye el verificar el apriete y la ausencia de deformaciones de todos los grilletes, y por descontado todo el palo, crucetas, jarcia firme y de labor o la fogueadura.

Instalación eléctrica

Este capítulo vuelve a ser bastante completo, pues requiere la revisión de baterías -incluyendo estado de carga-, cableados, continuidades, conexiones a tierra o protección antiparásita de los aparatos radioeléctricos.

Y así hasta completar los diez capítulos y 225 puntos de inspección. En el siguiente enlace se ofrece acceso a un

fichero con la lista completa: [Puntos_inspeccion_RD-1434-99.pdf](#)

¿Quién puede llevar a cabo la ITB?

La ITB sólo puede ser realizada por una Entidad Colaboradora de Inspección, ECI, acreditada por el Ministerio de Fomento. En la web del Ministerio aparece el listado completo de entidades con los inspectores que tienen acreditados. Este es un punto importante pues, para cumplir con las exigencias y requisitos del RD 1434/99, toda ECI, entre otros, está obligada a:

- **Ser independiente** (de astilleros, de fabricantes, de aseguradoras...)
- **Disponer del personal directivo y técnico** en número suficiente para ejercer sus actividades, **con la cualificación y experiencia técnica necesaria**.
- 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**.
- 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.
- **El personal directivo y técnico será imparcial** en cuanto a la ejecución de las inspecciones, elaboración de informes y expedición de certificados.

Si la ECI no cumple adecuadamente con su cometido y responsabilidades puede ser sancionada con multas de hasta 300 000 € y perder su autorización para realizar las ITB.

Cuándo y dónde pasar la ITB.

1. **Debemos solicitar la realización de los reconocimientos** a una de las entidades colaboradoras de inspección autorizadas, **con una antelación mínima de quince días naturales a la fecha de caducidad del certificado de navegabilidad**.
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.
3. **La embarcación se encontrará dispuesta y en las condiciones adecuadas para la realización del reconocimiento**.
4. **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.

Resultados de los reconocimientos.

Una vez finalizada la inspección por parte del inspector de la ECI podemos tener tres escenarios, cada uno con un resultado distinto.

1. **Satisfactorio:** la entidad colaboradora de inspección renovará la vigencia del Certificado de navegabilidad por el período correspondiente.
2. **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**.
3. **Negativo:** 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.

Criterios para la definición de deficiencias graves en la inspección.

Si durante la ITB el inspector detecta alguno de los siguientes defectos a bordo, casi con seguridad declarará el resultado de la misma como desfavorable, o incluso negativo:

- 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.

Certificado de navegabilidad.

Como se puede ver, el tener el barco en condiciones no satisfactorias o inseguras puede suponer que éste sea inmovilizado. Por otro lado, el documento que acredita que el barco ha pasado la ITB y está en regla es el Certificado de Navegabilidad. Y a este respecto, como propietarios de la embarcación tenemos una serie de responsabilidades importantes:

1. **El cumplimiento de la embarcación con las condiciones reguladas en RD 1434/99 se acredita 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 deberá llevarse siempre a bordo.**
3. **Los propietarios de las embarcaciones de recreo serán responsables del mantenimiento al día de los Certificados de navegabilidad.** Es decir: no hay excusa posible para no tener el barco en orden y seguro. Nosotros, como propietarios, somos los únicos y máximos responsables.
4. **Si por alguna razón estamos navegando con el Certificado caducado, o careciendo del mismo, esto se considera como infracción grave, y se sanciona con multas de hasta 3000 €.**

Conviene añadir que si, como propietarios, no cumplimos con nuestras responsabilidades y ponemos en peligro la seguridad, o bien falseamos los informes que remitan las entidades colaboradoras de inspección o los datos del Certificado de navegabilidad, las sanciones pueden llegar a los 12 000 €.

En resumen

- Como contrapartida por el importe que estamos abonando por la ITB de nuestro barco deberíamos recibir:
 - Una muy completa y exhaustiva inspección del barco (225 puntos de inspección), efectuada por personal cualificado y con la debida experiencia, y dotado de los medios necesarios para ensayos y mediciones que pueda requerir.
 - Si el resultado del reconocimiento es satisfactorio, nos deberán renovar el certificado de navegabilidad por el periodo correspondiente (5 años, o 3 años si hay reconocimiento intermedio).
- Y como propietarios de la embarcación, debemos recordar que:
 - Debemos solicitar la ITB con una antelación mínima de quince días naturales a la fecha de caducidad del certificado de navegabilidad.
 - Podemos elegir el lugar de la inspección.
 - Debemos tener la embarcación lista y en las condiciones adecuadas para pasar la inspección.
 - Podemos estar presentes durante toda la inspección.
 - Tenemos toda la responsabilidad relativa a la seguridad de la embarcación y su mantenimiento. Esto significa que no sólo basta con haber pasado la ITB. Es nuestra obligación mantener el adecuado estado del barco hasta la siguiente inspección.

REFERENCIAS

- REAL DECRETO 1434/1999, de 10 de septiembre, por el que se establecen los reconocimientos e inspecciones de las embarcaciones de recreo. Enlace a la normativa (web del Mº de Fomento): [RD_1434_1999_boe.pdf](#)
- ORDEN FOM/1144/2003 de 28 de abril, con las modificaciones introducidas por la Orden FOM/1076/2006, de 29 de marzo, regula los equipos de seguridad, salvamento, contra incendios, navegación y prevención de vertidos por aguas sucias, que deben llevar a bordo las embarcaciones de recreo. Enlace a la normativa (web del Mº de Fomento): [ORDEN FOM 1144 2003.pdf](#)
- REAL DECRETO 1435/2010, de 5 de noviembre, por el que se regula el abanderamiento y matriculación de las

- embarcaciones de recreo en las listas sexta y séptima del registro de matrícula de buques. Enlace a la normativa (web del Mº de Fomento): [Real Decreto 1435 2010.pdf](#)
- Listado de oficinas e inspectores de todas las Entidades Colaboradoras de Inspección en toda España. Enlace a la normativa (web del Mº de Fomento): [Listado ECIs 01072015.pdf](#)



Esta obra está licenciada bajo la Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivadas 3.0 Unported. Para ver una copia de esta licencia, visita <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/>.