



Nacional  **Re**



**Navegación
de Recreo**

Nacional de Reaseguros, S.A.

Definición de Navegación de Recreo:

Por Navegación de Recreo o Deportiva, se entiende aquella cuyo objeto exclusivo sea el recreo, la práctica del deporte sin propósito lucrativo o la pesca no profesional, por su propietario o por otras personas que puedan utilizarla, mediante arrendamiento, contrato de pasaje, cesión o por cualquier otro título, siempre que en estos casos el buque o embarcación no sea utilizado por más de doce personas, sin contar con su tripulación.

La definición de buque de recreo se encuentra en:

- 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 Disposición Final 1ª: **«Todo buque de cualquier tipo, con independencia de su medio de propulsión, cuyo casco tenga una eslora superior a 24 metros, y destinado a la realización de actividades de recreo u ocio».**
- Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Artículo 56: **«Se entiende por buque todo vehículo con estructura y capacidad para navegar por el mar y para transportar personas o cosas, que cuente con cubierta corrida y de eslora igual o superior a veinticuatro metros».**

Delimitación del Sector

La industria de la náutica de recreo está conformada por distintos sectores que dan lugar a diferentes periodos de su ciclo que vida.

En cada etapa participan distintas figuras que forman las diversas actividades de la náutica de recreo. De esta manera, en la fase de la producción participan desde los propios fabricantes de las embarcaciones, hasta los sectores especializados en diseño, así como los fabricantes de materiales necesarios para que todo el proceso de construcción se pueda poner en marcha.

Tras la finalización del proceso de construcción, el siguiente paso es la venta, la cual se produce a través de dos canales:

- Propietarios particulares.
- Propietarios comerciales: estos adicionalmente ofrecen el servicio de alquiler a otros usuarios no propietarios, lo que supone el comienzo de la etapa de uso.

En la fase de uso intervienen los proveedores de servicios como son la distribución de productos, accesorios, equipamiento, servicios de mantenimiento y reparación, escuelas de navegación, compañías de seguros, marinas deportivas y demás servicios relacionados.

Finalmente, tras finalizar el periodo de uso el cual puede variar en función de la actividad a la que haya estado destinada la embarcación, junto con el criterio del propietario,

se iniciará el proceso de poner a la venta la embarcación en el mercado de segunda mano, proceso del que formarán parte, comerciales, servicios administrativos, etcétera. Finalmente, tras finalizar la vida útil de la embarcación se procederá a desguazarla.

Las actividades económicas que integran el sector de la náutica de recreo se han agrupado en 11 subsectores, en base a la CNAE 2009:

1. Construcción, reparación y mantenimiento de embarcaciones:

- Construcción de embarcaciones de recreo y deporte, y reparación y mantenimiento de las mismas. Este subsector incluye tanto astilleros de construcción de barcos como aquellos otros centros de trabajo donde se realizan reparaciones y mantenimiento de los mismos.

2. Motores: fabricación de motores y turbinas.

3. Material eléctrico y electrónico:

- Fabricación de equipos de telecomunicaciones:
 - De instrumentos y aparatos de medida, verificación y navegación.
 - Fabricación de generadores, transformadores, distribuidores y pilas y acumuladores eléctricos.

- Fabricación de cables de fibra óptica.
- Fabricación de lámparas y aparatos eléctricos de iluminación.
- Fabricación de equipos eléctricos y electrónicos para vehículos de motor.

4. Otras actividades industriales:

- Fabricación de velas.
- Fabricación de cabos, cordeles, bramantes y redes.
- Fabricación de otros productos textiles de uso técnico e industrial.
- Fabricación de pinturas, barnices y revestimientos similares.
- Fabricación de productos de plástico para la náutica.
- Fabricación de otros productos metálicos para la náutica (escaleras y productos de ferretería; fabricación de remolques y semirremolques).
- Fabricación de artículos de deporte.

5. Distribución de productos de náutica: distribución y comercialización de embarcaciones de recreo. Incluye la actividad de intermediarios y mayoristas y aglutina la mayor parte de la venta de barcos.

6. Comercio al por menor de accesorios: comercio al por menor de accesorios y artículos deportivos en establecimientos especializados. Incluye embarcaciones que se venden en tiendas de deporte (Kayaks, canoas...)





7. Distribución de combustible: distribución al por menor de combustibles para embarcaciones de recreo.

8. Alquiler de embarcaciones: alquiler de todo tipo de embarcaciones de recreo, con y sin patrón.

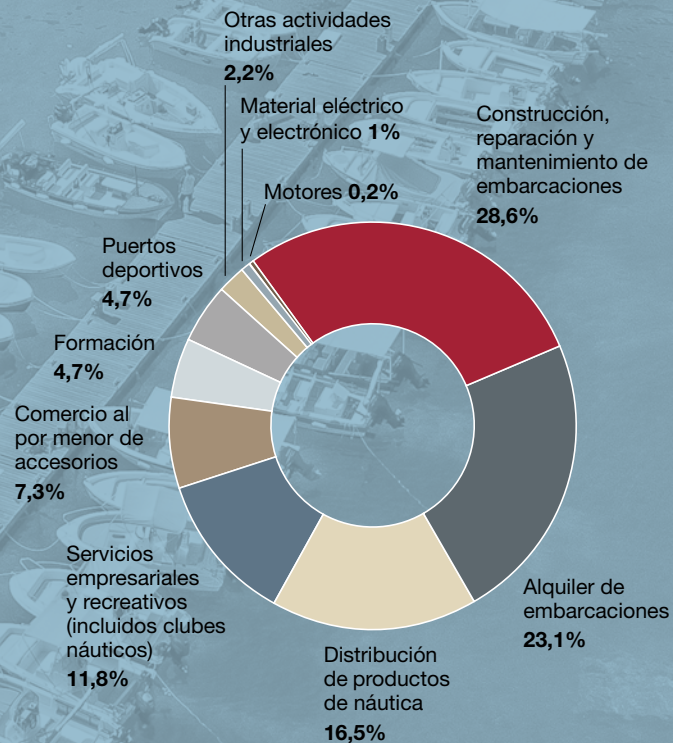
9. Puertos deportivos: actividades vinculadas a la gestión y mantenimiento de los puertos deportivos y marinas.

10. Servicios empresariales y recreativos (incluidos clubes náuticos):

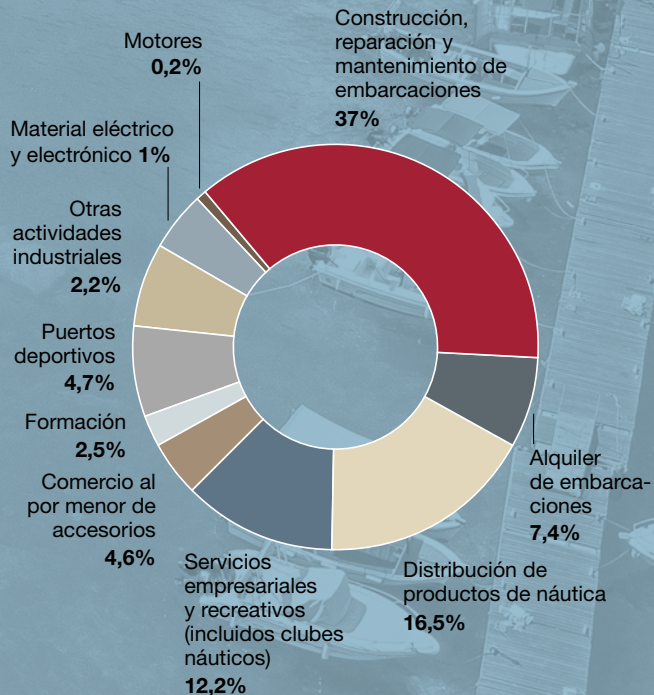
- Servicios empresariales altamente especializados en la náutica de recreo (seguros, actividades informáticas, leasing, servicios de telecomunicaciones etc.).
- Servicios de los clubes náuticos, como la organización de eventos y competiciones; y actividades de deportes, ocio y tiempo libre apoyadas en la náutica de recreo (excursiones, pesca deportiva, submarinismo, etc.).

11. Formación: servicios de formación para el pilotaje de embarcaciones de recreo y para la obtención de las acreditaciones exigidas en función de las características de la embarcación.

Importancia Relativa de los Subsectores de la Náutica de Recreo en España Número de empresas



Número de empleos



Aspectos a Considerar en la Suscripción del Seguro de Embarcaciones de Recreo

Suma Asegurada

La mayor parte de las Entidades Aseguradoras entienden y así lo recogen en sus pólizas, que la suma asegurada debe ser establecida en el valor a nuevo de la embarcación, actuando de la misma forma que en la Garantía de Daños Propios en el Seguro de Autos, tasándose las reparaciones con arreglo al coste real de las mismas y las pérdidas totales indemnizándolas de conformidad con el valor venal de la embarcación, es decir, el valor de venta de la embarcación asegurada justo antes de la ocurrencia del siniestro. Si bien no existe una publicación similar al Boletín Estadístico de Automóviles del Ganvam, es posible determinar de una forma muy aproximada el valor a nuevo de las embarcaciones a través de una serie de revistas especializadas.

Informe Comercial

Por encima de un valor, a determinar por la dirección del Ramo de la Entidad Aseguradora (puede situarse en torno a 100.000 o 120.000 euros para Casco/Máquina), es preciso obtener un Informe Comercial favorable del asegurado.



Respecto a los yates, estas grandes embarcaciones de recreo no presentan malos resultados cuando el riesgo subjetivo es adecuado, por lo que se considera imprescindible la obtención del Informe Comercial favorable del asegurado.

Una vez conocida la moralidad y solvencia del asegurado, la siniestralidad es por norma general favorable, motivada principalmente por el adecuado mantenimiento que suelen tener estas embarcaciones, disponiendo en muchos casos de tripulación profesional permanente que se encargan de que los yates se encuentren en perfecto estado, pues los mismos son utilizados para compromisos sociales o profesionales de sus dueños.

Informe Pericial

Es recomendable que a partir de una cierta edad, a determinar por la dirección del Ramo (podría situarse en unos 5 años) se obtenga un informe pericial favorable sobre el estado de la embarcación como requisito previo a la suscripción del riesgo.

Franquicia

Es aconsejable el establecimiento de franquicias para las Averías Particulares en la Garantía de Daños Propios de la embarcación, aconsejando que la misma se cifre en un porcentaje sobre el valor asegurado de la embarcación.

Esta franquicia porcentual, en la cual es recomendable establecer un importe mínimo, sería igualmente aconsejable ajustar dicho porcentaje en función del valor asegurado de la embarcación.

Embarcaciones Neumáticas

Aunque las embarcaciones neumáticas que actualmente se encuentran en el mercado poco tienen que ver con las disponibles hace unas décadas (puesto que han cambiado los materiales empleados y existen nuevas técnicas para su fabricación que han permitido que aumenten considerablemente los niveles de calidad, resistencia y durabilidad) siguen siendo consideradas como un riesgo agravado, dado que las Averías Particulares muestran una alta frecuencia y pueden llegar a ser importantes, por lo que es habitual que la Garantía de Daños Propios quede fuera de las normas de suscripción de las Entidades Aseguradoras o se suscriba únicamente el riesgo de Pérdida Total o, en el supuesto de garantizar las Averías Particulares, se efectúen importantes recargos y se aumente considerablemente la franquicia.

En cualquier caso, conviene distinguir entre las embarcaciones neumáticas convencionales que son totalmente plegables y que constituyen el riesgo más agravado por lo que se recomienda la mayor prudencia en su contratación, y las embarcaciones neumáticas semirrígidas o RIBS, que cada vez proliferan más y que combinan una carena rígida

con flotadores llenos de aire, conservando la capacidad y ligereza de las embarcaciones totalmente neumáticas y adquiriendo la facilidad de planeo y evolución de una lancha deportiva, por lo que se debe tener en cuenta en la suscripción de este tipo de embarcaciones que su peso relativamente inferior a las lanchas le permite alcanzar altas velocidades con menos potencia instalada.

Motos de Agua

Se destaca especialmente este tipo de embarcaciones, dado que son especialmente delicadas, tanto por los posibles daños que pueda sufrir el casco/máquina, como por la Garantía de Responsabilidad Civil.

Las reparaciones de los daños sufridos por las motos de agua son sumamente costosas, existiendo múltiples problemas con los repuestos y pocos talleres especializados, los cuales son excesivamente caros. Incluso en los supuestos de garantizar únicamente el Riesgo de Pérdida Total de las motos náuticas la siniestralidad es elevada, ya que a pesar de quedar fuera de la cobertura las Averías Particulares, en numerosas ocasiones el alto coste de reparación de los daños puede llegar a ser una Pérdida Total Constructiva.

Las motos de agua presentan otras peculiaridades como son el hecho de que en numerosas ocasiones, estas están destinadas a alquiler, con la agravación que ello conlleva, así como que en caso de siniestro puede resultar complicada la

identificación de la moto asegurada, ya que, a pesar de que su matriculación es obligatoria, es usual el ver numerosas motos acuáticas navegando sin el distintivo de matrícula, pudiendo estar expuestos a reclamaciones de daños sufridos por motos náuticas no aseguradas previamente, por lo que, en el supuesto de suscribir estos riesgos, es necesario que en póliza quede bien identificada, mediante la correspondiente matrícula, la moto objeto del seguro.

En lo concerniente a la Responsabilidad Civil, debe considerarse la misma como un riesgo agravado al ser utilizadas las motos por un gran número de personas, en muchos casos con poca experiencia, que navegan por zonas próximas a la orilla en las que existe una gran afluencia de bañistas y de embarcaciones fondeadas, por lo que aumentan las probabilidades de reclamaciones tanto de daños personales como de colisiones con otras motos náuticas o embarcaciones. Esta situación se agravaría al máximo en el supuesto de las motos de alquiler donde se efectúa un uso masivo de las mismas por personas inexpertas que las alquilan por horas.

Otro factor importante a tener en cuenta son las posibles reclamaciones a las que las Entidades Aseguradoras se ven expuestas en la Garantía de Responsabilidad Civil, por los daños personales sufridos por el acompañante en las motos acuáticas de dos o más plazas, máxime con la amplia consideración de terceros que actualmente presenta el Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil de Embarcaciones de Recreo.



Alquiler de Embarcaciones

Dada la peligrosidad del riesgo, este tipo de embarcaciones quedan fuera de las normas de suscripción de muchas Entidades.

Para este tipo de embarcaciones es necesario el establecimiento de recargos, justificando los mismos por dos motivos fundamentales, por un lado el uso exhaustivo de las mismas (debe tenerse en cuenta que se trata de un negocio de temporada), y por otro lado, motivado por lo anterior, en el retraso en las reparaciones, las cuales se dilatan en el tiempo para no paralizar la explotación comercial de la embarcación, agravándose los daños ocasionados. La experiencia demuestra que una avería no reparada en su momento normalmente genera otros daños y mayores gastos.

En las embarcaciones destinadas a alquiler se debe distinguir entre:

- Embarcaciones que son alquiladas con tripulación.
- Embarcaciones que son alquiladas sin tripulación, riesgo más agravado que el anterior.

Participación en Regatas

La peligrosidad de estos riesgos no queda limitada al periodo de duración de la regata en la que se participa, sino que es durante las preparaciones y los

entrenamientos donde ocurren una gran parte de los siniestros, dado que son en estas situaciones donde ensayan las maniobras más arriesgadas y se fuerzan más los materiales.

En este apartado debe distinguirse entre las competiciones náuticas de embarcaciones de motor, bien de lanchas de gran potencia que alcanzan grandes velocidades, como de motos acuáticas, tratándose en ambos casos de la máxima agravación del riesgo, y las regatas de embarcaciones a vela en las cuales se profundiza a continuación.

En el mercado asegurador es habitual diferenciar los diferentes tipos de regatas en “locales”, “nacionales” e “internacionales”, lo cual ha llevado a una difícil delimitación de las mismas y muy distintas interpretaciones, sobre todo de las regatas “locales”, las cuales no quedaban suficientemente definidas en pólizas, por ello las Entidades Aseguradoras tienden a sustituir la expresión “regatas locales” en sus pólizas o a definir y matizar el significado de este concepto.

Una clasificación que puede ayudar a valorar más correctamente el riesgo es la distinción entre “regatas costeras” y “regatas de altura”, comprendiendo las primeras aquellas regatas efectuadas dentro del límite de las 12 millas.

Es aconsejable introducir en la definición de las regatas que se pretenden asegurar con carácter genérico, además del parámetro de la distancia de la costa, algún otro matiz como el de la “profesionalización” o “esponsorización”,

para no dar cabida en ellas a regatas de alto riesgo, efectuadas por profesionales, con embarcaciones e incluso prototipos destinados en exclusiva a regatear.

Por lo anteriormente expuesto y por la utilización del término regata costera en póliza, se recomienda la definición y matización del mismo, indicando que las regatas objeto del seguro son “aquellas en las que no participen tripulaciones profesionales ni embarcaciones esponsorizadas, así como que no superen las doce millas de la costa”.

Teniendo en cuenta lo anterior, debería por tanto distinguirse entre:

- Embarcaciones que participan en regatas costeras, como puede ser la organizada por el Club Náutico al que pertenece el velero asegurado.
- Embarcaciones con póliza anual que participan en una regata de altura, para las cuales se aconseja el estudio de la contratación caso a caso, tras valorar el riesgo de la regata en concreto y nunca para embarcaciones que participen en más de dos regatas de este tipo.
- Embarcaciones que se dedican de modo profesional a la participación en regatas, riesgo más agravado que los anteriores.

Material de Construcción

Sobre este punto se recomienda el establecimiento de recargos para aquellas embarcaciones construidas en aluminio o madera. Los datos que amparan este recargo son tanto el elevado coste de las reparaciones como el escaso número de astilleros especializados, siendo igualmente importante obtener una peritación previa a la suscripción del estado de la embarcación.

Ámbito de Navegación

Se aconseja que el ámbito de navegación de las embarcaciones aseguradas se encuentre limitado como máximo al Mar Mediterráneo o no más a 200 millas del litoral y en todo caso con las limitaciones establecidas por la titulación correspondiente.

Para embarcaciones cuyo ámbito de navegación sobrepase el anteriormente indicado y siempre con los límites establecidos en las *Institute Warranties*, se estima necesario el establecimiento de sobreprimas, que en los casos de viajes transoceánicos o navegación por el Caribe, se recomienda que, además de analizar convenientemente el riesgo subjetivo, se valore en su caso el contemplar en póliza una exclusión por daños ocasionados por tormentas tropicales.





Embarcaciones de Pabellón Extranjero

Puesto que el riesgo subjetivo es uno de los factores más importantes a la hora de la suscripción de embarcaciones de recreo, no deberían suscribirse riesgos en los que no se tenga posibilidad de constatar la moralidad y solvencia del asegurado, factores que, junto con el control del siniestro, escaparían de las manos de la Entidad Aseguradora si el asegurado reside en un país distinto al propio.

Se estima que, más que en el pabellón bajo el cual navegue la embarcación, la Entidad Aseguradora debería fijar su atención en el lugar de residencia habitual del asegurado y del puerto de atraque de la embarcación. De esta forma no existiría problema en asegurar la embarcación de recreo de, por ejemplo, una persona de un país centroeuropeo que tras su jubilación ha trasladado su residencia a España, el puerto de atraque de su embarcación se encuentra en la costa española, pero desea que su embarcación navegue bajo el pabellón de su país.

Embarcaciones de Transporte de Pasajeros

Para los supuestos en que se suscribe este tipo de embarcaciones con pólizas de Multirriesgo de Embarcaciones, se estima que para los Daños Propios deberían aplicar los mismos recargos y franquicias que en las embarcaciones destinadas a alquiler con patrón.

En lo concerniente al Riesgo de Responsabilidad Civil, y dado que las pólizas de embarcaciones de recreo han sido diseñadas en un principio para un uso particular de la embarcación, se aconseja que para ampliaciones sobre el seguro obligatorio se excluyan expresamente los daños ocasionados a los pasajeros transportados, o en el supuesto de garantizarlos cobrar la correspondiente prima para este riesgo, en función de los pasajeros transportados.

En cuanto a la Garantía de Accidentes, para las embarcaciones de matrícula y pabellón español que estén autorizadas para el transporte público colectivo de viajeros y para los casos en que los pasajeros transportados sean nueve o más, es recomendable y preceptiva la contratación del Seguro Obligatorio de Viajeros según regula el reglamento del mismo, el cual quedaría fuera del seguro de Multirriesgo de Embarcaciones, debiéndose suscribir por el correspondiente Ramo.

Responsabilidad Civil

En esta Garantía se ha de distinguir entre el Seguro Obligatorio de Embarcaciones de Recreo, para el cual la Entidad Aseguradora deberá ceñirse a lo establecido en el Real Decreto 607/1999 de 16 de Abril y posibles ampliaciones del mismo, bien del ámbito territorial de navegación fuera de aguas marítimas españolas, o bien ampliación de capital.

En cuanto a la manera de efectuar la ampliación de la Garantía de Responsabilidad Civil, se sugiere que, en lugar de establecer un capital asegurado superior al del Seguro Obligatorio de R. Civil y por tanto con el mismo alcance de la cobertura de éste, se establezca preferiblemente una nueva cobertura con unos capitales asegurados en función de las necesidades del Asegurado, siempre con un sublímite por víctima de 120.202,42 euros. Además de este sublímite por víctima de 120.202,42 euros sería recomendable incluir en póliza que, para el caso de daños a las personas, la suma a indemnizar por las distintas Garantías de Responsabilidad Civil con cargo a la póliza (Seguro Obligatorio y Seguro Voluntario de R. Civil) en ningún caso podrá ser superior a 120.202,42 Euros para una misma víctima. En esta ampliación de cobertura, la Entidad Aseguradora no tendría por qué ceñirse a lo establecido en el Seguro Obligatorio de Embarcaciones, ya que podría por una parte ampliar cobertura (por ejemplo no quedaría limitada la cobertura a aguas marítimas españolas, pudiendo amparar los daños causados por la embarcación cuando la misma no está a flote sobre el mar, sino en un almacén o sobre el tinglado portuario), puede establecer sus propias exclusiones, (por ejemplo siniestros ocurridos cuando la persona que gobierna la embarcación se encuentra bajo los efectos del alcohol, drogas o estupefacientes, carecer del título exigido por la autoridad competente, etc.) o establecer su propia definición sobre las personas que no considera terceros, de la misma

manera que se actuaba antes de la aprobación del Seguro Obligatorio de Embarcaciones.

Contratación aislada del Riesgo de Responsabilidad Civil

Anteriormente eran desaconsejables las pólizas en las que figuraba como cobertura única el Riesgo de Responsabilidad Civil, entendiéndose que se trataba de un producto Multirriesgo y que debería de contratarse para dar estabilidad al producto la Garantía de Daños y, aunque en algunos supuestos las Entidades Aseguradoras daban a escoger al cliente entre una Garantía básica, limitada a Pérdida Total u otra más amplia que incluía Averías Particulares, la Garantía Principal del producto era el Seguro de Daños Propios estando como complementarias las Garantías de Responsabilidad Civil y Accidentes.

Esta concepción del Seguro Multirriesgo de Embarcaciones de Recreo, sin duda alguna ha cambiado con el Seguro Obligatorio de Embarcaciones de Recreo, observando que en la nueva estructura de los Seguros Multirriesgo de Embarcaciones ya aparece la Cobertura de Responsabilidad Civil como riesgo principal y de contratación obligatoria, considerando la cobertura de los Riesgos de Daños Propios y Accidentes como garantías complementarias de contratación opcional.

Nacional  **Re**



**Navegación
de Recreo**

Nacional de Reaseguros, S.A.

Domicilio Social:
Zurbano, 8
28010 Madrid

Tel.: +34 91 308 14 12

nr@nacionalre.es
www.nacionalre.es

