

NOTA ACLARATORIA AL RESPECTO DE LAS ESLORAS

PREVIO

Las medidas de cada amarre delimitan las máximas medidas que debe tener el barco que va a ocuparlo, y además, incluyendo todos los elementos que pueda llevar este como defensas, máquinas, palos y plataformas entre otros, que puedan sobresalir de él.

Si una embarcación, con los elementos externos que posea, excede de las medidas del amarre a la que ha sido designada, deberá cambiar al amarre de medida inmediatamente superior.

EXPLICACIÓN

La problemática que se encuentran los puertos desde siempre, es que el documento oficial que aportan las embarcaciones para certificar sus medidas, ya sea el Rol, la Licencia de Navegación, la Hoja de Asiento, el Certificado de Navegabilidad, el Certificado de Registro Español-Permiso de Navegación en las nuevas, etc., en muchos casos indican medidas inferiores a las dimensiones que ocupan realmente.

Existen varias clases de Eslora, según los elementos que incluyan o no del barco:

Eslora Total

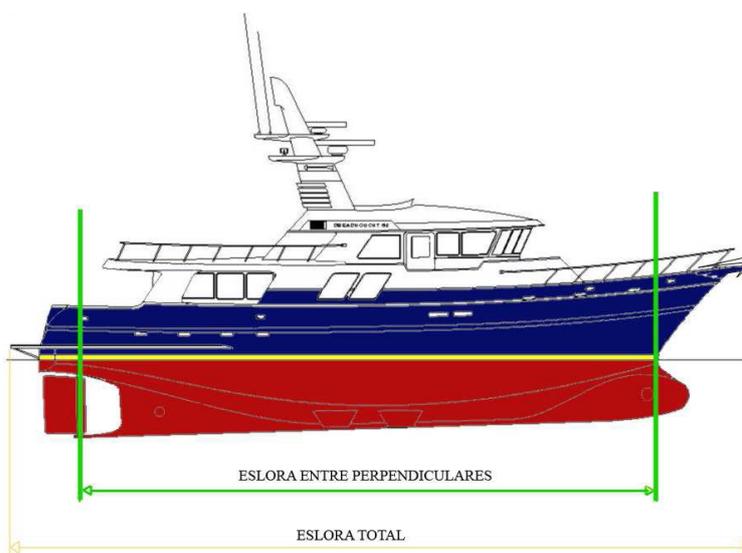
Eslora entre Perpendiculares

Eslora de Flotación

Eslora de Registro

Para el caso que nos ocupa, se podría definir en líneas generales:

- Eslora Total: Distancia longitudinal, paralela a la línea de flotación, que separa los dos puntos más extremos de una embarcación.
- Eslora entre Perpendiculares: Distancia longitudinal que separa la Perpendicular de Proa con la Perpendicular de Popa.
(Véase imagen)



Como se puede observar, la Eslora Total es la medida longitudinal de ocupación de una embarcación, el dato que le interesa conocer al puerto para designarle un amarre.

La Eslora entre Perpendiculares es un dato muy importante para realizar cálculos de estabilidad longitudinal, maniobra, etc. Esta Eslora es la que se incluyó siempre en la Hoja de Asiento, Rol o Licencia de Navegación.

En ciertas embarcaciones, la diferencia entre estas dos esloras es considerable, por lo cual no se puede utilizar la Eslora entre Perpendiculares para definir la ocupación longitudinal de una embarcación.

DEFINICIONES Y LEGISLACIÓN

El 23 de septiembre de 2002, el Comité Europeo de Normalización, aprueba la Norma Europea ISO 8666, de Pequeñas Embarcaciones, Datos Principales. Establece una uniformidad para las definiciones concernientes a las dimensiones principales, los datos relacionados con las mismas, las especificaciones de los pesos y las condiciones de carga. Respecto a las mediciones longitudinales, define dos clases de Eslora:

- Eslora Máxima: Distancia entre dos planos, uno de ellos situado en la parte más a Proa de la embarcación y otro en la parte más a Popa. Se incluyen todas las partes estructurales de la embarcación y las que forman parte integrante de la misma, todas las partes que normalmente están fijadas en el casco. Pero excluye los motores fuera borda y cualquier otro tipo de equipo que se pueda desmontar sin ayuda de herramientas.
- Eslora del Casco: Distancia entre dos planos, uno de ellos situado en la parte más a Proa de la embarcación y otro en la parte más a Popa. Se incluyen todas las partes estructurales de la embarcación y las que forman parte integrante de la misma, pero se excluyen todas las partes móviles que se pueden desmontar de forma no destructiva sin afectar a la integridad estructural de la embarcación.

Tampoco la Eslora Máxima es válida para determinar la ocupación longitudinal real de la embarcación. Los motores fueraborda en ciertos casos, ocupan más espacio, y según que potencias, es imposible desmontarlos cada día que se deja la embarcación en el amarre, aparte de otros equipos que puedan dejar instalados también.

La Dirección General de Marina Mercante, en el 2006, emite la Instrucción de Servicio 1/2006, Aclaración y comentarios al texto del Real Decreto 2127/2004 de 29 de octubre sobre requisitos de seguridad de las embarcaciones de recreo, de las motos náuticas, sus componentes y las emisiones de escape y sonoras de sus motores. Se especifica en el punto 9, artículo 3a, que la eslora referida es la definida en la norma ISO 8666. Se aclara que la diferencia básica que hay entre tal eslora ISO y la eslora definida en la circular 7/95, es que en la ISO se incluye el Púlpito cuando este es parte integral o prolongación del casco y en la de la circular 7/95 no.

El Púlpito es una pequeña plataforma que se encuentra en algunas embarcaciones en la proa, en ocasiones formando parte del casco como una extensión del mismo y en otras, como pieza independiente y desmontable. Se utiliza como acceso personal al muelle o desde él, para estibar el ancla y en algunos casos, como puesto del vigía en navegación.

Y dicha instrucción de servicio especifica que, de momento a efectos de registro y matriculación se utilizará la eslora definida en la circular 7/95.

El 19 de mayo de 2007, se publica en el BOE el RD 544/2007, de 27 de abril, por el que se regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en la lista 7ª del Registro de matrícula de buques.

Si acudimos a dicho RD 544/07 en su art 2, se puede leer:

- a) Eslora: La distancia medida paralelamente a la línea de flotación de referencia, entre dos planos perpendiculares al plano central de la embarcación situados uno en la parte más a proa de la misma y el otro en la parte más a popa.
Esta eslora incluye todas las partes estructurales de la embarcación y las que forman parte integrante de la misma, tales como rodas o popas de madera, metal o plástico, las amuradas y las juntas casco/cubierta, así como aquellas partes desmontables del casco que actúan como soporte hidrostático o hidrodinámico cuando la embarcación está en reposo o navegando.
Esta eslora excluye todas las partes móviles que se puedan desmontar de forma no destructiva sin afectar a la integridad estructural de la embarcación, tales como palos, penoles, plataformas salientes en cualquier extremo de la embarcación, guarniciones de proa, timones, soportes para motores, apoyos para propulsión, plataformas para zambullirse y acceder a bordo y protecciones y defensas.

Se establece y determina por definición que la Eslora empleada será la Eslora de Casco, definida en la norma ISO. Es decir, descontando elementos desmontables de forma no destructiva y que no afecten por ello a la integridad estructural de la embarcación. Se define también el "Certificado de Registro Español - Permiso de Navegación" que sustituye a la licencia de navegación. Véase anexo 1. Se incluye la Eslora (ISO), refiriéndose a la Eslora de Casco como se define al inicio del real decreto.

CONCLUSIONES Y ACLARATORIA

Por todo lo expuesto, aún con la aportación de un documento oficial que certifica la dimensión longitudinal de ocupación de una embarcación, nos encontramos problemas en muchos casos al designar amarres a las embarcaciones solicitantes sin haber comprobado físicamente sus medidas.

Dicho esto, todas aquellas referencias a la "Eslora" que se hacen en los documentos oficiales publicados por el Real Club Mediterráneo (Reglamento de explotación, contratos, inscripción a sorteo, etc) se referirán siempre a la eslora incluyendo TODOS los elementos estructurales de la embarcación y las que forman parte integrante de la misma y todas las partes que normalmente están fijas en el casco.

Así mismo, incluye los motores fuera borda y cualquier otro tipo de equipo que se pueda desmontar con ayuda de herramientas.

Además, en caso de duda razonable al respecto de la eslora de una embarcación, se podrá llevar a cabo una medición de la eslora real, tal y como se define en el párrafo anterior, de la embarcación.

La medición se realizará y verificará con la embarcación en reposo y con la línea de flotación de referencia, es decir, en plena carga y lista para navegar. El propietario de la embarcación podrá estar presente para verificarla, si así lo desea.

BIBLIOGRAFÍA

Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio
Norma Europea ISO 8666
Instrucción de Servicio 1/2006 de la Dirección General de Marina Mercante
Circular 7/95 de la Dirección General de Marina Mercante
RD 544/2007, de 27 de abril