



**álvarez**  
deporte y tiempo libre

## **BOLETÍN MENSUAL**

**Boletín número 158. Mayo 2014**

**1.- Artículo del mes:**

**TODAS LAS CLAVES DEL SEGURO NÁUTICO**

**2.- NUEVO CATÁLOGO NÁUTICA 2014**

**3.- Ofertas especiales**

**4.- Producto recomendado**

MOTORES FUERABORDA HIDEA ¡Máxima comodidad y consumo eficiente!

**5.- El Rincón del Navegante:**

- **Ficha nº 293:** ¿CÓMO REMOLCAR EL BARCO?
- **Ficha nº 294:** ¿CÓMO ELEGIR EL CHALECO SALVAVIDAS?

# 1.- ARTÍCULO DEL MES: TODAS LAS CLAVES DEL SEGURO NÁUTICO

**C**ontratar un seguro náutico es sin duda un tema complicado y ciertamente árido, pero una gestión imprescindible. Teniendo esto en cuenta, este mes hemos querido hacer un repaso de las principales claves que hay que tener en cuenta a la hora de contratarlo.

Es importante que recordar que es obligatorio contar con una póliza de responsabilidad civil que cubra daños a terceros y si llegáramos a tener un accidente grave, tendríamos un problema muy serio que podría llevarnos incluso a la cárcel.

En el sector de los seguros se hace especialmente cierta la frase “Lo barato sale caro” por ello antes de contratar nuestro seguro náutico debemos revisar detenidamente todas las cláusulas para asegurarnos de que contamos con las coberturas necesarias.

Lo veremos a continuación.



## EL SEGURO NÁUTICO OBLIGATORIO

Para navegar por nuestras costas es obligatorio un seguro que cubra las posibles incidencias y accidentes que podamos tener contra otros barcos o instalaciones portuarias. Este seguro es también conocido como Seguro de Responsabilidad Civil.

Con el seguro obligatorio estaremos cubiertos frente a los daños que podamos causar en un accidente náutico y cubre los daños materiales y físicos que puedan sufrir los contrarios. En España el seguro de las embarcaciones de recreo está regulado por el Real Decreto 607/1999.

Este Decreto establece que todas las embarcaciones destinadas a la navegación de recreo y deportivas propulsadas a motor, incluidas las motos de agua, así como aquellas que carezcan de motor y tengan una eslora superior a seis metros, deben tener suscrito un Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil. Es decir, sólo los veleros sin motor por debajo de seis metros de eslora se salvan de esta obligatoriedad.

El decreto regula una cobertura obligatoria para daños causados a terceros con los límites siguientes: Artículo 8. Límites cuantitativos. El seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria cubre frente a terceros la reparación de los daños a personas hasta un límite de 20.000.000 de pesetas por víctima con un límite máximo de 40.000.000 de pesetas por siniestro, y los daños materiales y las pérdidas económicas a que se refiere el artículo 6.1 de este Reglamento hasta

el límite de 16.000.000 de pesetas por siniestro. Por tanto pasando estas cantidades a euros nos queda un límite de 96.161 euros ante lo que debemos preguntarnos ¿Es suficiente? La respuesta es probablemente negativa. La siguiente pregunta que nos debemos hacer es ¿Qué ocurre cuando el capital cubierto por la póliza se agota? Pues bien, lo cierto es que si la indemnización es superior al capital cubierto por la póliza deberemos cubrirlo con nuestros propios recursos lo que sin duda supone un alto riesgo para nuestro patrimonio. No sólo habremos perdido el barco sino que además deberemos hacer frente a las cantidades que excedan de esos 96.161 euros que es la cantidad que cubre el seguro obligatorio.

Por tanto la mejor opción es contratar una cobertura de responsabilidad civil voluntaria por un capital que consideremos adecuado, aumentar la cobertura del seguro en 300.000 o 500.000 euros puede ser una buena idea.



Por último indicar que aquellas pólizas que tan solo ofrecen la cobertura de responsabilidad civil obligatoria cubren los daños que cause la embarcación a flote o en navegación pero no los daños que pueda causar en tierra (Hangares, garajes etc.) por ello estas situaciones deben ser previstas en una póliza de responsabilidad civil voluntaria.

## PROTEGER NUESTRA EMBARCACIÓN

Debemos tener presente que este seguro obligatorio excluye cualquier daño que sufra nuestra embarcación e incluso nosotros mismos por lo resulta muy recomendable contratar una póliza adicional.



Por mucha experiencia que tengamos, por mucho que sepamos navegar, por mucho que conozcamos nuestro barco, y por mucha pericia que tengamos amarrando, ¿alguien está libre de colisionar contra un objeto flotante?, ¿alguien puede asegurar que nunca enganchará en sus hélices navegando a 20 nudos una estacha a la deriva?, ¿qué nunca su sistema de refrigeración se taponará por una simple bolsa de plástico flotando en medio de la mar, con el consecuente gripado del motor? No debemos limitarnos a pensar que una cobertura de daños cubre únicamente la embarrancada, el incendio, el robo, etc., éstos son también son riesgos reales que deberíamos tener suscritos.

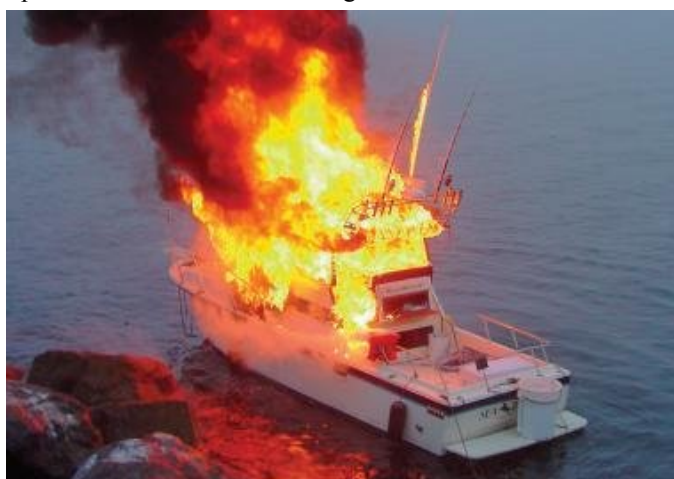
Hoy en día, gracias a la contratación por internet, podemos informarnos claramente de las mejores condiciones y realizar una contratación adecuada de una forma sumamente sencilla.

Actualmente las compañías aseguradoras ofrecen muchas opciones con diversas posibilidades que encarecen o abaratan la póliza final. Esto crea cierta confusión por lo que debemos revisar detenidamente las posibles ampliaciones de coberturas de nuestro Seguro Obligatorio, pues algunas pólizas ofrecen adicionalmente otras coberturas aparte de las derivadas del hecho de navegar, como son la asistencia en caso de tener una avería en la mar o la reclamación de daños etc.

En el nivel más alto de protección estarían los seguros a todo riesgo con o sin robo que cubren los daños propios con independencia de que seamos o no los culpables del siniestro.

Como mínimo ninguna embarcación debería hacer a la mar sin tener cubiertos los gastos de salvamento y remolque. La posibilidad de contratar la asistencia en el mar es más que interesante, pues por muy poco dinero tendremos la garantía de ser asistidos sin coste, en caso de quedarnos tirados sin motor o por una avería durante la navegación.

En el caso de que necesitemos asistencia de otra embarcación por tener cualquier problema mecánico o siniestro que impida seguir la navegación, enganche de un cabo flotante en la hélice, embarrancada, etc., deberá pagar los gastos en que incurra la embarcación que le presta ayuda, más una indemnización, a modo de gratificación, que la Ley 60/1962 por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos prevé en su artículo segundo: “Todo acto de auxilio o salvamento que haya producido un resultado útil dará lugar a una remuneración equitativa... La suma que deba pagarse no podrá exceder, en ningún caso, del valor de las cosas salvadas...”. Esto significa, que en el peor de los casos, podrían reclamarnos hasta el valor venal de nuestra embarcación o de los restos salvados de ésta, por lo que contemplar una cobertura para este tipo de riesgo es desde luego totalmente conveniente.



## EL SEGURO NÁUTICO

Como hemos visto, hay una serie de coberturas que deberíamos incluir en nuestra póliza de seguro si queremos navegar tranquilos. A continuación resumimos las coberturas más habituales:

- **Responsabilidad Civil Obligatoria:** Como indicamos de contratación obligatoria para todo tipo de embarcaciones. Tiene como objeto cubrir las reclamaciones que puedan ser objeto del armador o patrón por los daños que causen a cosas o personas, incluso sin culpa, en el uso de la embarcación.
- **Responsabilidad Civil Voluntaria:** Ampliaciones voluntarias de la responsabilidad civil obligatoria que queramos contratar.
- **Asistencia jurídica:** prevé que la compañía aseguradora actúe en defensa de los intereses del asegurado, tanto en reclamación extrajudicial y administrativa como judicial.
- **Reclamación de daños causados por terceros:** esta cobertura es operativa cuando somos objeto de un daño en el ámbito del seguro de responsabilidad civil obligatoria y tenemos derecho de reclamar al causante. Correrá a costa de la aseguradora los gastos de reclamación.
- **Pérdida total de la embarcación y averías particulares:** En el primer caso se contemplan dos tipos de siniestros tanto la pérdida por destrucción o hundimiento como el robo total o parcial, si bien ha de tenerse en cuenta que para que la compañía de seguros reconozca el robo este ha de ser con fuerza en las cosas o en las personas pues de lo contrario se contemplaría como hurto y quedaría excluido de la cobertura.

- Las compañías de seguros prevén que tendrá consideración de pérdida total cuando la reparación cueste un 80% del valor asegurado.  
En las averías particulares existen dos tipos de indemnizaciones “con o sin deducción”, en el primero de los casos se deduce del valor de la pieza cambiada el precio del elemento dañado o sustituido, si lo tiene.
- **Cobertura de accidentes de la tripulación:** prevé indemnizaciones para todos, incluso el patrón e invitados en caso de accidente.
- **Asistencia en el mar:** esta cobertura prevé entre otros el abono de los gastos en caso de requerir asistencia en el mar –remolque-, repatriación o transporte del asegurado e invitados.
- **Remoción de restos:** La opción de remoción de restos incluye el costo de retirar los restos de nuestro barco en caso de sufrir un accidente que acabe con nuestra embarcación, destrozada por ejemplo contra unas rocas. Debemos recordar que en un caso así no sólo perderemos nuestro barco, y que será nuestra responsabilidad la retirada de los restos que en algunos casos puede llegar a suponer una cuantía importante si no lo tuviéramos asegurado.
- **Pérdidas de efectos personales:** (material de imagen, sonido, telefonía, equipos de pesca, ropa, etc.).
- **Robo.**
- **Incendio.**



## CONSEJOS PARA CONTRATAR LA PÓLIZA IDEAL

Sin duda elegir el mejor seguro para nuestra embarcación con la cantidad de coberturas opcionales, ofertas, compañías que existen etc. no resulta sencillo.

Sin embargo la tranquilidad de no estar expuestos al riesgo al estar bien cubiertos compensa sin duda el pago de una póliza con coberturas amplias tanto por lo que se refiere a los daños que podamos causar a otros, o aquellos que afecten a nuestra embarcación y a nuestros tripulantes.

Esto no quiere decir que el mejor seguro sea el más caro, evidentemente a medida que incluimos coberturas adicionales sube el precio pero existen significativas diferencias de precio debido a los márgenes comerciales aplicados por las distintas compañías aseguradoras por lo que debemos analizar detenidamente las ofertas en el momento de contratar.

Además podemos regular mediante la inclusión de franquicias el importe y cuantías de las coberturas, lógicamente no necesitamos el mismo tipo de seguro si navegamos en competición que si salimos de forma esporádica a dar un paseo por una ría a resguardo de las inclemencias meteorológicas.

Si sacamos muy poco el barco es muy lógico reducir sensiblemente la cuantía de la póliza a cambio de marcar una pequeña franquicia. Si por el contrario navegamos casi todas las semanas será más adecuado pagar un poco más y evitar los costes de franquicia.

Si nuestra embarcación es nueva la mejor opción suele asegurarla con todas las garantías incluidas las averías particulares, ya que el valor de la embarcación que hemos declarado a la compañía de seguros corresponderá con el que hemos pagado.

Sin embargo si la embarcación es de ocasión tal vez sea buena opción asegurarla con la opción de pérdida total (no cubre averías particulares), ya que según la antigüedad del barco algunos aseguradores aplicarán recargos o ni siquiera darán opción a asegurarla.

Por último para embarcaciones pequeñas en muchas ocasiones simplemente es necesario asegurarla a terceros. Asegurar contra pérdida total nos cubrirá por si el barco se hunde o se destruye totalmente en un incendio o explosión, pero no nos cubrirá frente a daños parciales y por tanto es más barato que el "todo riesgo" total. Si nos alejamos de nuestro puerto base y solemos navegar en alta mar es muy recomendable contratar la asistencia marítima.

En definitiva el mejor seguro es el resultado de:

- Elegir una compañía de completa solvencia.
- Elegir un agente o correduría de gran seriedad y que marque márgenes lógicos y justos.
- Elegir unas condiciones y coberturas que optimicen el costo de la póliza en función de nuestros programas de navegación.

## 2.- NUEVO CATÁLOGO NÁUTICA 2014

Como cada año, nuestro catálogo especial de NÁUTICA llega puntualmente con el objetivo de mostrarle todas las novedades del mercado.



Una temporada más presentamos este nuevo catálogo en el que hemos ampliado la gama de productos, tratando de mejorar nuestra oferta y con una clara vocación por poner a disposición del aficionado los mejores artículos, seleccionados siempre en base a tres características:

- Calidad.
- Utilidad.
- Precio.

Por ello, cada vez son más los que se interesan por recibir este catálogo.

Quienes ya lo reciben pueden comprobar que cada producto se presenta con fotos claramente ilustrativas, textos técnicos de explicación y precio correspondiente. De esta forma resulta sumamente sencillo comparar artículos y estar perfectamente informado de todas las novedades.

En definitiva, **una guía imprescindible.**

¿Todavía no lo recibe? El envío es totalmente gratuito, a la dirección indicada por el cliente.

Puede solicitarlo a través de las siguientes vías:

- Teléfono: 902 105 500
- Correo electrónico: [nautica@a-alvarez.com](mailto:nautica@a-alvarez.com)
- Internet: sección Solicitud de catálogos.

### 3.- OFERTAS ESPECIALES

Por renovación de catálogo

# LIQUIDAMOS GPS y SONDAS

en STOCK

Productos  
nuevos de  
primeras marcas.  
a un **PRECIO**  
sencillamente  
**IRREPETIBLE**



PULSE AQUÍ Y COMPRUÉBELO



## NUEVO CATÁLOGO NÁUTICA 2014

¡Todas las novedades en sus manos!

La mayor variedad

El mejor precio

¡Gratis en su casa!

SOLICÍTALO AQUÍ

## NEUMÁTICAS PROTENDER

Fácil y rápido montaje

- Incluyen:
- Banco de asiento
  - Kit de reparación
  - Cojín para banco
  - Bolsa de proa
  - Bolsa en parte interior del banco
  - Bolsa de transporte
  - Hinchador.

ELIJA SU NEUMÁTICA AQUÍ



## Prismáticos Zeiss Terra ED

Calidad Zeiss al alcance de todos

Excelente calidad óptica · Tratamiento Zeiss multicapas  
· Enfoque rápido · Compactos y ligeros · Resistentes al agua

Desde sólo

# 449 €

ZEISS



También disponibles  
en color gris

### 3.- PRODUCTO RECOMENDADO

## MOTORES FUERABORDA HIDEA ¡Máxima comodidad y consumo eficiente!

Traemos para usted unos nuevos motores fueraborda que le sorprenderán.

Se trata de los nuevos motores fueraborda HIDEA, fabricados bajo un riguroso control de calidad asegurando así la máxima fiabilidad.

Todos los motores Hidea son probados para asegurar su perfecto funcionamiento y ofrecer toda la calidad y la seguridad que requiere la práctica de deportes náuticos.

Distintos modelos, podrá elegir el que mejor se adapte a sus necesidades!!

#### Motor Fueraborda Hidea 2,5F:

- **Tipo de motor:** 4 tiempos.
- **Potencia:** 2,5 CV.
- **Cilindrada:** 72 cc.
- **Depósito incorporado:** Sí (0,9 l).
- **Arranque:** Manual.
- **Dirección:** Caña (rígida).

**EN ALVAREZ SÓLO 629,95 euros.**

**[VER EN TIENDA ON-LINE](#)**



#### Motor Fueraborda Hidea 4F:

- **Tipo de motor:** 4 tiempos.
- **Potencia:** 4 CV.
- **Cilindrada:** 112 cc.
- **Depósito incorporado:** Sí (12 l).
- **Arranque:** Manual.
- **Dirección:** Caña (rígida).

**EN ALVAREZ SÓLO 879,95 euros.**

**[VER EN TIENDA ON-LINE](#)**

#### Motor Fueraborda Hidea 5F:

- **Tipo de motor:** 4 tiempos.
- **Potencia:** 5 CV.
- **Cilindrada:** 112 cc.
- **Depósito incorporado:** Sí (12 l).
- **Arranque:** Manual.
- **Dirección:** Caña (rígida).

**EN ALVAREZ SÓLO 949,95 euros.**

**[VER EN TIENDA ON-LINE](#)**



## **4.- RINCÓN DEL NAVEGANTE**

Consejos prácticos para que nuestra vida a bordo resulte más cómoda y placentera.

- **FICHA 293:** ¿CÓMO REMOLCAR EL BARCO?
- **FICHA 294:** ¿CÓMO ELEGIR EL CHALECO SALVAVIDAS?



# ¿CÓMO REMOLCAR EL BARCO?

A la hora de remolcar nuestra embarcación debemos tener mucho cuidado de no dañar alguna parte especialmente sensible, por ello le damos las siguientes pautas para que las maniobras de carga y botadura de la embarcación al remolque y viceversa resulten una operación sencilla.

## **CARGAR LA EMBARCACIÓN**

Resulta imprescindible que pongamos todo el cuidado del mundo en el momento de cargar la embarcación en el remolque, puesto que cualquier pequeño despiste puede suponer un problema importante.

Tenga por tanto en cuenta los siguientes puntos:

- En primer lugar deberá colocar los apoyos de tal forma que el peso del barco quede correctamente distribuido en el remolque.
- Verificaremos que el centro de gravedad del conjunto quede lo más bajo y centrado que sea posible.
- El barco deberá descansar siempre sobre sus partes estructurales.
- El mayor peso deberá recaer sobre el eje o ejes del remolque.
- Trataremos de no sobrecargar el barco. Llevará sólo lo imprescindible y todo deberá ir perfectamente anclado para evitar desplazamientos incómodos y peligrosos.
- Debemos asegurar la embarcación al cable del torno y la sujetaremos con cinchas para que se mantenga estable durante todo el trayecto.
- En caso de que sobresalga algún elemento, deberá marcarse con una bandera roja de 40 x 40 si es de día y con una luz roja en caso de que la conducción se desarrolle durante la noche.
- Antes de comenzar a andar siempre es recomendable verificar los enganches.

## **BOTADURA DE LA EMBARCACIÓN**

Otra de las operaciones más complicadas que deberemos hacer con el remolque es la de botar el barco en el agua, y es que una botadura mal hecha repercute directamente sobre la vida útil del remolque.

En principio existen dos métodos para hacerlo: grúa o rampa; cada puerto deportivo elige el más adecuado en función de sus características y posibilidades. Si es con grúa no suele existir problema, puesto que es el personal del puerto el que se encargará de toda la operación, pero si se dispone de una rampa (lo más frecuente), la cosa cambia, por lo que conviene saber la forma más correcta de actuar.

Para “echar” el barco al agua, los pasos a seguir serán los siguientes:

- En primer lugar comprobaremos la inclinación de la rampa.
- Igualmente importante es conocer el firme de la misma, para no confiarnos.
- Mucho cuidado con el verdín, que puede dificultar enormemente las maniobras, sobre todo con bajar.
- Tras verificar todo lo relacionado con la rampa, pasaremos a sacar las cinchas de seguridad del remolque y disponer de todos los elementos para que no dificulten la maniobra.
- Los amarres se dispondrán a popa y proa de la de la embarcación.
- Después comenzaremos a descender el remolque, sólo o con el vehículo, llegando hasta el punto en que las ruedas casi toquen el agua (pero ¡ojo! hay que evitar que ésta entre en los cubos).
- Bloqueamos el remolque y el coche, ambos con sus respectivos frenos, y comenzaremos a descender la embarcación, para lo cual nos serviremos de la ayuda del cabestrante, que sostendrá a la embarcación en su bajada hacia el agua. En caso de que la rampa sea muy pendiente o resbaladiza, convendrá dejar el vehículo en la parte superior de la rampa y hacer bajar el remolque con ayuda del torno o de un aparejo que debe fijarse al enganche del vehículo.
- Una vez que el barco esté a flote, se amarrará y se soltará el cable del cabestrante.
- Sólo quedará retirar el remolque y el vehículo.

Existen rampas poco inclinadas que no permiten botar la embarcación sin meter las ruedas del remolque en el agua, en otras ocasiones la subida de la marea o un golpe de mar pueden provocar igualmente que las ruedas queden empapadas; siempre que sea así deberemos actuar de inmediato para evitar problemas con las ruedas. Conviene por tanto enjuagarlas inmediatamente con abundante agua dulce y las haremos girar unos cientos de metros para conseguir que el agua salga de los tambores.

# ¿CÓMO ELEGIR EL CHALECO SALVAVIDAS?

Existen multitud de chalecos salvavidas por lo que su elección en un primer momento puede no resultar sencilla. El primer aspecto que hay que tener en cuenta es que el modelo en cuestión sea homologado, desechando sin dudar cualquiera que no lo esté.

El segundo aspecto que debemos considerar es que el chaleco es un elemento de seguridad personal y como tal debe ajustarse lo máximo posible a las características físicas del individuo en particular para que su uso sea correcto. Teniendo en cuenta esto, a la hora de hacer nuestra elección debemos fijarnos en las siguientes premisas:

- **Utilidad:** Debemos diferenciar aquí dos cosas: chaleco salvavidas y ayuda a la flotabilidad. El chaleco le permite flotar boca arriba, ofreciendo flotabilidad suficiente en mar o en aguas movidas; los productos de ayuda a la flotabilidad ofrecen el sostenimiento suficiente para aguas protegidas, costeras, pero no dispone de la capacidad de enderezamiento.
- **Tipo de navegación:** Sin duda, el tipo de navegación que solemos realizar determinará en gran medida el modelo de chaleco que debemos escoger. Así regatistas y personal de competición buscarán principalmente comodidad y libertad de movimientos, mientras que otro tipo de actividades requieren de más solidez y flotabilidad.

En este sentido conviene tener en cuenta que los chalecos inflables tienen preferencia cuando el tipo de navegación aconseje el uso permanente del chaleco, puesto que resultan mucho más cómodos al no limitar los movimientos y resultar mucho menos “aparatosos” (algo que agradeceremos cuando estemos obligados a circular por zonas de paso estrecho).

- **Características físicas:** Por último deberá comprobar que su peso se ajusta a las especificaciones técnicas del chaleco elegido. Mención a parte necesitan los chalecos para niños, en los que los aspectos de comodidad y seguridad son todavía más importantes y se unen a la necesidad de un manejo muy sencillo. En general diremos que para niños de menos de 6 años siempre se recomienda el uso de un chaleco tradicional de espuma, que le envolverá el cuerpo por completo. A partir de esa edad podemos decantarnos por chalecos inflables, que siempre serán automáticos, accionándose en el momento en que el niño entre en contacto con el agua