

ASPECTOS TÉCNICOS DEL ABANDERAMIENTO Y MATRICULACIÓN DE EMBARCACIONES TRADICIONALES CONSTRUIDAS POR AFICIONADO.

GESTENAVAL, S.L.

www.gestenaival.com

Guillermo Gefaell Chamochín

Ingeniero Naval.

A.- Introducción

En Gestenaival, S.L. solemos recibir una variedad de consultas de personas que desean construirse por sí mismas una embarcación de tipo tradicional, pero que tienen dudas sobre el proceso para proceder a su matriculación en España, ya que existe cierta confusión sobre los requisitos técnicos a cumplir porque las disposiciones legales en vigor parecen resultar contradictorias. Muy particularmente la *Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial* está interesada en disponer de un documento suficientemente explicativo al respecto para poder contestar a las consultas que también a ellos les hacen. Este informe pretende exponer el estado actual de la cuestión y aclarar cuál debe ser el proceso técnico a seguir para construir legalmente una embarcación tradicional en España en este momento.

B.- Conceptos

B.1.- Embarcación tradicional

El 5 de Julio de 2007 tuvo lugar en Ferrol una jornada técnica sobre embarcaciones tradicionales, en el marco de los *VIII Encontros de Embarcacións Tradicionais de Galicia*. En dicha jornada el autor del trabajo que hoy presentamos leyó una conferencia titulada "*Apuntes para la Caracterización Técnica de las Embarcaciones Tradicionales*", que posteriormente publicó la Revista de Ingeniería Naval.

En aquel momento nos preguntábamos lo siguiente: "*¿Qué es una embarcación o buque tradicional? Navas tan dispares como un coracle, una lancha xeiteira, un vapor de paletas con casco de acero remachado, un navío de línea del siglo XVIII, un pesquero de casco remachado y motor diesel, o incluso veleros de recreo de estética clásica realizados en PRFV, por poner unos ejemplos rápidos, son denominados en una multitud de sitios como embarcaciones o buques tradicionales.*" Bien, la pregunta sigue siendo válida hoy en día porque sigue existiendo controversia sobre qué se debe considerar embarcación tradicional y qué no. En el mencionado trabajo hacíamos una serie de distinciones entre embarcaciones tradicionales, históricas, patrimoniales, antiguas y clásicas y veíamos como puede una embarcación caer en el ámbito de varias de estas clases.

Pablo Carrera, Director del Museo do Mar de Galicia, nos proporciona la siguiente definición, que sigue los criterios de la Unesco:

"Embarcación tradicional: aquella embarcación que en su proceso constructivo se utilizaron técnicas artesanales inherentes a una sociedad o grupo social, dotándole de un interés

identitario y patrimonial. Como producto de una actividad artesanal, está ligada a su entorno, interactuando con la naturaleza y la propia historia de la comunidad social, bien por la transmisión de los conocimientos de los artesanos, bien por el desarrollo de la actividad para la que la embarcación fue construida (cabotaje, pesca, recreo, etc)."

En la legislación Española se consideran las embarcaciones tradicionales como abarcadas por la definición que se da en el RD 2127/2004: **"...los originales de embarcaciones históricas y las reproducciones individuales de embarcaciones históricas diseñadas antes de 1950, reconstruidas esencialmente con los materiales originales y denominadas así por el fabricante"**.

Por su parte, el Memorandum of Understanding (MoU, 28 noviembre 2005), redactado a raíz de la "International Conference on Safety of Traditional Ships" que tuvo lugar en Wilhelmshaven, el 8 de Septiembre de 2000 y del que España es signataria, establece que:

"For the purposes of the present Memorandum of Understanding, "traditional ships" can be all kinds of historical ships and their replicas including those designed to encourage and promote traditional skills and seamanship, that together serve as living cultural monuments, operated according to traditional principles of seamanship and technique, and holding a Document of Compliance in the format listed in Annex I.

(Traducción: "Para los propósitos del presente Memorandum de Entendimiento, "barcos tradicionales" pueden ser toda clase de barcos históricos y sus réplicas incluyendo aquellos designados para estimular y promover las habilidades y la buena práctica marinera tradicionales, que sirven a la vez como monumentos culturales y que son operados de acuerdo a los principios tradicionales de la técnica y la práctica marinera y que dispongan de un Documento de Conformidad en el formato listado en el anexo I")

Es interesante que ambas definiciones se refieran explícitamente a embarcaciones o buques "históricos", sin definir con precisión el alcance de tal denominación, lo que puede dar lugar a muchas dudas. Es interesante observar que en el MoU se hace la precisión *"including those designed to promote traditional skills and seamanship"*, lo que deja abierta la puerta a embarcaciones que no sean estrictamente históricas, si no que estén inspiradas en ellas, sin requerir imperativamente que sean réplica fiel de las históricas, si no que basta con que estén inspiradas en aquellas.

Esto parece en principio más amplio que lo que se establece en la normativa española, lo que, dado que España es signataria del MoU, parece una cierta contradicción. Sin embargo el uso en la norma española de la palabra "reproducciones" en lugar de "réplicas", abre la puerta a que los diseños **no deban ser imperativamente copias fieles del original**, que es el significado específico en castellano de esta última palabra.

B.2.- Embarcación construida por aficionado.

La construcción de embarcaciones por aficionado es aquella que se lleva a cabo por personas en lo particular, sin ánimo comercial y con el fin del uso y disfrute personal de tales embarcaciones. Se supone que el constructor aficionado realiza por sí mismo lo fundamental de los trabajos sin que, a nuestro entender, esto excluya la posible contratación a terceros de

parte de tales trabajos (La instalación de un motor intraborda o la ejecución de las velas, pongamos por caso).

Las embarcaciones así construidas pueden ser destinadas a dos usos básicos: **Deportivo** (la exclusiva competición en regatas, etc) o **Recreativo** (paseo, uso no competitivo). No existe en la legislación restricción alguna de materiales de construcción, ni zona de navegación, a priori, salvo las impuestas por el propio diseño. **Las de uso recreativo puro y las mixtas de regata-paseo, se deben inscribir en la Séptima Lista del Registro de matrícula buques de la Capitanía Marítima correspondiente.**

C.- Aspectos legales específicos relevantes.

C.1.- Construcción

La construcción de embarcaciones de recreo en España viene regulada por el RD 2127/2004 de 29 de Octubre (deroga el previo RD 297/1998) que incorpora a la normativa jurídica española la Directiva 94/25/EC enmendada por la Directiva 2003/44/EC, así como la Orden FOM/1144/2003, de 28 de abril.

Veamos lo que dice el RD 2127/2004 sobre las exclusiones a su ámbito de aplicación (extracto):

.....

2. Quedan excluidos del ámbito de aplicación de este real decreto:

a) El diseño y construcción de:

1º. Las embarcaciones destinadas exclusivamente a regatas, incluidas las de remo y las de entrenamiento de remo, denominadas así por el fabricante.

.....

5º. El original de embarcaciones históricas y las reproducciones individuales de embarcaciones históricas diseñadas antes de 1950, reconstruidas esencialmente con los materiales originales y denominadas así por el fabricante.

.....

7º. Las embarcaciones construidas para uso personal, siempre que no se introduzcan posteriormente en el mercado durante un período de cinco años, entendiéndose por tales las construidas por los mismos interesados para uso propio.

.....

12º. Las embarcaciones de vapor de combustión externa, que utilicen carbón, coque, madera, petróleo o gas a modo de combustible.

b) Las emisiones de escape de:

1º. Motores de propulsión instalados o específicamente destinados a la instalación en los tipos de embarcación siguientes:

Las embarcaciones destinadas exclusivamente a regatas, denominadas así por el fabricante.

.....

2º. El original y cada una de las reproducciones de motores de propulsión antiguos basados en un diseño anterior a 1950, no fabricados en serie e instalados y colocados en las embarcaciones contempladas en el apartado 2.a).5.o y 7.o

3º. Los motores de propulsión contruidos para uso personal, siempre que no se introduzcan posteriormente en el mercado durante un período de cinco años.

c) Las emisiones sonoras de:

.....

2º. Las embarcaciones construidas para uso personal, siempre que no se introduzcan posteriormente en el mercado durante un período de cinco años.

C.1.1.- Particularidades de la Normativa Europea

La Directiva europea sobre embarcaciones de recreo (Directiva 94/25/EC como alterada por la Directiva 2003/44/EC), dice que para el módulo de construcción "A" (Control interno de la producción) que parecería el extrapolable a los casos de construcción por aficionado, la Directiva establece que el constructor debe hacer lo siguiente:

- Certificar que se cumplen los requisitos de la Directiva, mediante Declaración de Conformidad y fijar el marcado CE en la embarcación.
- Establecer la documentación técnica exigible que debe tenerse a disposición de la autoridad nacional durante los 10 años posteriores a la construcción
- Que dicha documentación debe cubrir los aspectos de diseño, construcción y operación, de acuerdo con lo exigible por la Directiva.
- Que debe guardar una copia de la declaración de conformidad en unión con la documentación técnica
- Tomar todas las medidas necesarias para que la construcción se ajuste a la documentación técnica mencionada.

Ahondando un poco más en la Directiva, vemos que esta solo establece como Requisitos Básicos, es decir de obligatorio cumplimiento, los siguientes:

- Medición de la eslora de casco (EN ISO 8666:2002)
- Número de Identificación de la embarcación (EN ISO 10087:2006)
- Placa del Constructor (EN ISO 14495:2004/AC:2005)
- Protección contra caídas al agua y re-abordaje (EN ISO 15085:2003)
- Visibilidad desde el puesto de gobierno en las embarcaciones a motor (EN ISO 11591:2000)
- Manual del Propietario (EN ISO 10240:2004)

El resto de las Normas EN ISO que soportan la Directiva **no son de obligado cumplimiento**, si no recomendaciones que pueden ser sustituidas por cálculos o normas equivalentes que garanticen seguridad suficiente al uso pretendido.

C.2.- Abanderamiento y matriculación

Por otra parte el abanderamiento y matriculación de embarcaciones en la Séptima Lista está regulada por el RD 544/2007 de 27 de Abril. Los aspectos relevantes de tal decreto para el caso de la construcción por aficionado son los siguientes (extracto):

.....

Artículo 2. Definiciones.

A efectos de lo previsto en este real decreto se entenderá por:

a) «Embarcación de recreo» (en adelante «embarcación»): embarcación civil de cualquier tipo, con independencia de su medio de propulsión, cuyo casco tenga una **eslora comprendida entre 2,5 y 24 metros** y esté destinada a la realización de actividades de recreo u ocio sin ánimo de lucro o para la pesca no profesional.

Artículo 3. *Ámbito de aplicación.*

1. Lo dispuesto en este real decreto será de aplicación:

a) **Al abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo de construcción nacional que se registren por primera vez**, así como para el abanderamiento en España y matriculación de las embarcaciones importadas, ya sean de nueva construcción o existentes.

.....

Artículo 7. *Documentación requerida para el abanderamiento de embarcaciones sin mercado CE.*

1. Respecto de las embarcaciones que carezcan del mercado CE, tanto nuevas, con la excepción de las construidas por aficionados, como aquellas existentes procedentes de países terceros o procedentes de subasta o hallazgos, que carezcan de documentación identificativa de la embarcación y del país de procedencia, se deberá obtener, previamente a su matriculación, el mercado CE, mediante un procedimiento de evaluación de la conformidad con posterioridad a su fabricación, regulado en el artículo 6.1 del Real Decreto 2127/2004, de 29 de octubre, por el que se regulan los requisitos de seguridad de las embarcaciones de recreo, de las motos náuticas, de sus componentes y de las emisiones de escape y sonoras de sus motores.

2. Las embarcaciones existentes procedentes de la Unión Europea que carezcan del mercado CE, podrán matricularse siempre que se cumpla una de las condiciones siguientes:

.....

d) **Que se presente un proyecto elaborado y firmado por técnico titulado competente, según lo establecido en la disposición adicional segunda del Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, y visado por el colegio profesional correspondiente, que demuestre que la embarcación cumple con lo establecido en la Orden FOM/1144/2003, de 28 de abril, y en las normas UNE armonizadas que se incluyen en el listado del anexo II.**

Asimismo, habrán de superar con resultado favorable el reconocimiento inicial realizado por la Administración marítima de acuerdo con lo establecido en el artículo 3.A del Real Decreto 1434/1999, de 10 de septiembre.

.....

3. En los supuestos considerados en el apartado anterior, el interesado presentará ante la capitanía marítima la documentación que se indica a continuación:

a) Certificado de inspección de buques o certificado de homologación o certificado de construcción por unidades o el proyecto que se indica en el punto 2.d) de este artículo, según proceda.

.....

Artículo 8. *Documentación requerida para el abanderamiento de embarcaciones construidas por aficionados.*

1. Las embarcaciones nuevas construidas por aficionados se podrán abanderar y registrar si se cumple lo establecido en el artículo 7.2.d). (Ver arriba)

En esos casos, el interesado presentará ante la capitanía marítima la documentación que se indica en el artículo 7.3.

2. Si la embarcación construida por aficionado se comercializa, con independencia del tiempo transcurrido desde su construcción, se deberá obtener previamente a su inscripción

en el registro el marcado CE mediante un procedimiento de evaluación de la conformidad con posterioridad a su fabricación, regulado en el artículo 6.1 del Real Decreto 2127/2004, de 29 de octubre. *(Nota del autor: Post Construction Assessment, según normativa CE. Para su alcance, ver lo establecido en la RSG 2009)*

3. Una vez obtenido dicho marcado se podrá solicitar la inscripción en el registro presentando la documentación indicada en el artículo 6.

.....

Artículo 10. *Resolución del procedimiento.*

1. El procedimiento de abanderamiento finalizará mediante resolución motivada del capitán marítimo, dictada en el plazo de un mes desde la presentación de la solicitud. La resolución, que será notificada al interesado, contendrá la autorización de su abanderamiento o su denegación motivada, conforme a la legislación vigente.

2. En el caso de que la resolución sea desestimatoria, junto con su notificación al interesado se adjuntarán los documentos originales que hubieran acompañado a la solicitud de abanderamiento.

3. La resolución del capitán marítimo será susceptible de recurso de alzada ante el Director General de la Marina Mercante, cuya resolución pondrá fin a la vía administrativa y contra la misma cabrá interponer recurso contencioso administrativo.

D.- Consideraciones ante lo anterior

En vista de todo lo anterior, podemos afirmar, sin género de dudas, que **la construcción por aficionado de la reproducción de una embarcación tradicional o histórica de recreo, entendiéndose por tal la que sigue un diseño anterior a 1950 y es construida esencialmente con los materiales originales y denominadas así por el fabricante, no tiene en estos momentos en España una normativa técnica específica por la que regirse.**

¿Qué podemos hacer, por tanto, para construir y utilizar legalmente este tipo de embarcaciones en España?

Veamos las posibilidades.

D.1.- Sin matricular la embarcación

Construir las embarcaciones exclusivamente para regatas y entrenamiento para las mismas. Esto no requiere proyecto firmado por técnico competente ni intervención de Entidad Notificada, pero obliga a realizar tales regatas y entrenamientos exclusivamente bajo la tutela y responsabilidad de los correspondientes Clubs u Organizaciones, en eventos debidamente inscritos y con cobertura de seguros de la Federación Española de Vela. No pueden tales embarcaciones, por tanto, dedicarse a la navegación puramente recreativa (paseo).

D.2.- Matriculando la embarcación.

D.1.1.- **Atenerse al procedimiento genérico para cualquier tipo de embarcación en construcción por aficionado y presentar un proyecto técnico firmado por profesional competente**, que contemple el cumplimiento de las normas UNE aplicables según establece el RD 544/2007. El técnico competente es el ingeniero naval o ingeniero naval y oceánico, según lo dispuesto en el RD 1837/2000.

En vista de lo explicado en el punto C.2 de este escrito, podría pensarse que para la construcción por aficionado pudiese el ingeniero naval que debe realizar el proyecto, utilizar otras normas que las ISO y justificarlo en su proyecto. Pero **el RD es taxativo en la exigencia de las listadas en su Anexo II y no ofrece salida.**

D.1.2.- **Contratar desde el principio los servicios de una Entidad Notificada** para que se pueda justificar ante ella el cumplimiento de normas diferentes a las ISO que pudiesen ser aceptables a criterio de tal Entidad Notificada, procediendo a un proceso completo de Post Construction Assessment.

D.1.3.- **Solicitar exención de la necesidad de presentación de Proyecto técnico.**

Esto no está recogido de forma explícita en norma alguna, pero parece que la DGMM está admitiendo que puede conseguirse tal exención si se cumple lo siguiente:

- 1. Que se acredite documentalmente la tradicionalidad de la embarcación; y**
- 2. Que se acredite documentalmente el escantillonado de la embarcación en base a embarcaciones existentes de este tipo o cualquier otro tipo de documentación al respecto.**

Las entidades para juzgar la conformidad con lo anterior son las Capitanías Marítimas correspondientes, antes quienes habrá que presentar la documentación suficiente para probar satisfactoriamente los dos puntos anteriores.

Esto parece sin duda el camino más sencillo a seguir y, desde luego, el más económico para los aficionados. La pregunta que cabe hacerse es cómo se demuestran los requisitos exigidos, dada la variedad de casuística que se puede presentar, lo que puede dar lugar a denegación de las solicitudes por dificultad a la hora de probar fehacientemente la tradicionalidad de algún diseño ante funcionarios que no son especialistas en la materia.

Una labor sistemática de tipificación de las embarcaciones tradicionales y sus características principales por parte de alguna entidad de reconocido prestigio en este ámbito, parecería una herramienta utilísima para tal fin. Entre las diversas acciones que se están propugnando desde la Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial y el Museo do Mar de Galicia está una tal sistematización. Desde aquí les animamos y apoyamos, una vez más, a luchar y dar los pasos para que tales trabajos se lleven a cabo.

GestenaVal, S.L.

Vilagarcía de Arousa, a 08 de Octubre 2009.