



INTRODUCCIÓN A LOS PROCEDIMIENTOS REGULADOS Y EXIGENCIAS PRESCRITAS PARA REFORMAS, TRANSFORMACIONES Y GRANDES REPARACIONES DE BUQUES DE RECREO EN BALEARES [mayo 2023]

1

El presente documento es un resumen del informe sobre *“PROCEDIMIENTOS REGULADOS Y EXIGENCIAS PRESCRITAS PARA REFORMAS, TRANSFORMACIONES Y GRANDES REPARACIONES: NORMATIVA VIGENTE EN BALEARES; E INTRODUCCIÓN AL VIGENTE RÉGIMEN DE COMPETENCIAS PROFESIONALES”* (en su versión de enero 2022), disponible también traducido al inglés, elaborado por la Delegación Territorial a Illes Balears del Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos donde se detallan más ampliamente las cuestiones aquí mostradas de un modo resumido. En dicho documento se detalla de un modo más pormenorizado quienes son, y qué requisitos deben cumplir, los técnicos competentes del sector para el ejercicio profesional.



I. REQUISITOS PARA PODER REALIZAR REFORMAS EN GRANDES YATES

El reglamento de inspección y certificación de buques civiles (Real Decreto 1837/2000), en su texto vigente consolidado, es aplicable a toda la flota civil española y también a todos los buques, independientemente del pabellón que enarbolen o vayan a enarbolar, que se hallen en construcción, transformación o reforma en España. Por tanto, también resulta de aplicación a los buques de recreo, popularmente conocidos como “megayates”, de cualquier bandera que se estén reformando o transformado en instalaciones situadas en Illes Balears.

Los buques y embarcaciones de bandera y/o registro español deben solicitar previamente autorización en la términos establecidos y fijados para cada tipo, tamaño de buque y embarcación en la correspondiente normativa y legislación vigente en España.

Sin embargo, los buques extranjeros (de pabellón no español), de eslora (L) mayor o igual a 24 metros así como cualquier buque de recreo (*megayate*) de pabellón extranjero no requerirá de la autorización previa del proyecto correspondiente de transformación y/o reforma otorgada por la Dirección General de la Marina Mercante, para su realización en territorio español.

No obstante, cuando se trate de actuaciones, en buques extranjeros, que supongan importantes alteraciones, cambio del tipo de buque o variación de cualquiera de sus características propias; en todos estos casos, el astillero o taller encargado de los trabajos, antes de su inicio, presentará en la capitanía marítima más próxima a la ubicación donde se inicien los trabajos una comunicación previa dirigida al *Director General de la Marina Mercante* comunicando los datos identificativos del taller o astillero, los datos identificativos del buque sobre el cual se realizarán los trabajos, una breve descripción de los trabajos a realizar e indicando el nombre del director de obra.

2

Esta comunicación previa se acompañará de una declaración responsable suscrita por parte de la propiedad del buque manifestando que dispone de autorización, en caso de precisarse, de la correspondiente Administración del país de bandera y/o de la correspondiente organización reconocida, o entidad, en que delegue dicha Administración.

A modo de ejemplo (sin ser una lista exhaustiva limitativa), en la siguiente página se citan los principales casos en los cuales se deberá informar a la administración y nombrar director de obra, colegiado en su correspondiente Colegio Oficial.

Los buques de pabellón extranjero con eslora (L) mayor o igual a 24 metros (en el caso de buques de recreo con eslora de casco (L_H) mayor a 24 metros deben presentar en la correspondiente capitanía marítima la comunicación previa a los trabajos detallada en esta página, por parte del astillero o taller.

Cuando intervenga más de un taller o empresa, sin ser subcontratas unas de otras (por ejemplo, en el modelo abierto de varadero de contratación directa por separado por parte del propietario, armador o explotador), debe presentarse una notificación por parte de cada empresa o taller, recomendándose su presentación conjunta a la vez ante la administración marítima acompañada de una única declaración responsable del propietario del buque.

Para unidades de pabellón extranjero de eslora (L) inferior a 24 metros, así como para las embarcaciones de recreo, no existe, en el momento de redacción de estas notas informativas resumidas, nada establecido que les obligue a informar, o regule ante la administración marítima respecto la realización de obras de transformación, reforma o gran reparación en territorio español. Sin perjuicio de ello, en el caso de embarcaciones de recreo sometidas a una conversión importante de la embarcación, o una modificación importante de su motor, antes de comercializarse de nuevo o entrar de nuevo en servicio en aguas Unión Europea deberán superar una evaluación posterior a la fabricación [Directiva 2013/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo].

**ALTERACIÓN DE LAS DIMENSIONES PRINCIPALES DEL BUQUE**

- Modificaciones de la eslora de casco, por ejemplo:
En popa, añadiendo un cuerpo o bloque estructural (volumen, plataforma, garaje, etc.)
En proa (adición o supresión de palos, baupreses, tangones, etc. (fijos no desmontables))
- Modificaciones de la manga o del puntal (medido según Convenio).

MODIFICACIÓN DE LA CAPACIDAD DE CARGA

- Ampliación de la capacidad máxima de pasajeros.

CAMBIOS DE LAS CONDICIONES DE ESTABILIDAD

- Cualquier modificación, obra, o instalación (o eliminación) de elementos a bordo, ... que modifiquen el peso del buque en rosca en más de un 2% de su valor oficial previo a las actuaciones a realizar, o que varíe la posición longitudinal del centro de gravedad en más de un 1% de la longitud eslora, o ambos conjuntamente.
- Instalación y/o equipamiento en el buque de nuevos tanques
(a excepción de aquellos pequeños tanques que con su contenido incluido si se consideraran como parte del desplazamiento en rosca no incumplirían la condición del apartado anterior).
- Instalación de nuevos sistemas de estabilización, que puedan tener afección sobre el grado de cumplimiento de alguno de los criterios de estabilidad.
- Modificación sustancial en veleros del plano vélico, arboladura, lastre y/u orza.

MODIFICACIÓN DEL COMPARTIMENTADO DEL BUQUE

- La construcción, o supresión, de mamparos estancos y/o cubiertas bajo la cubierta principal (incluyendo cualquier modificación en su compartimentado que modifique los cálculos de estabilidad después de avería).

ALTERACIÓN DE LA RESISTENCIA ESTRUCTURAL

- Adición de nuevas cubiertas y/o de grandes toldillas fijas pesadas.
- Incorporación de nuevos mástiles o reforzado de los existentes para permitir la instalación de nuevos equipos pesados altos.
- Ampliaciones y elongaciones de cualquiera de las cubiertas existentes.
- Adición, o supresión de apéndices, o elementos sobre el casco o cubierta que puedan afectar significativamente a la estructura del casco y/o cubierta (por ejemplo: cuerpos estructurales en popa, bulbos, aletas estabilizadoras, flaps de popa en naves de gran velocidad, nuevas grúas o pescantes antes inexistentes, etc.)
- Ejecución de nuevas aberturas en el forro exterior bajo la línea de margen, tales como nuevas ventanas, portillos, portas de garajes, puntos de embarque o terrazas de abertura con el buque fondeado o amarrado, etc.
- Ejecución de nuevas puertas, registros o aberturas de acceso en mamparos estancos (incluida la modificación de posición o sustitución íntegra de existentes, o su supresión, así como la ejecución de nuevas aberturas en mamparos estancos no consecuencia de reparaciones).

SEPARACIÓN EN DOS O MÁS PARTES DE SU CASCO

- Separación en dos partes con cualquier fin (incluida la adición de un cuerpo intermedio).

CAMBIOS DEL TIPO DE BUQUE O VARIACIÓN DE CUALQUIERA DE SUS CARÁCTERÍSTICAS PROPIAS

- Transformación de un buque en yate (buque de recreo).
- Transformación de buque de carga en pasaje, o viceversa, otros cambios de tipo.
- Transformación de megayate de sólo uso privado en comercial (o viceversa);
- Mejora de la cota de clase, ampliando su rango de navegación a mayores, cuando ello implique la realización de obras/reformas a bordo, o la instalación de nuevos equipos y elementos;
- Cambio del número de propulsores o del tipo de propulsión
(por ejemplo: propulsión a chorro → hélices, o viceversa).
- Renovación del alojamiento de pasajeros en toda una cubierta, así como la renovación y/o modificación de toda la habilitación de una cubierta.



II. OTROS REQUISITOS QUE DEBEN CUMPLIR GRANDES YATES EN ESPAÑA

El vigente reglamento de inspección y certificación de buques civiles, establecido por el Real Decreto 1837/2000, además de a la flota civil española, resulta de aplicación a todos los buques, embarcaciones y naves que enarbolando pabellón extranjero se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción (con las limitaciones que establezca el Derecho internacional, en particular en lo que se refiere a los supuestos de inmunidad).

Conforme a lo dispuesto en el citado reglamento (para todo buque y embarcación que se encuentre en aguas españolas) se establece que todas las averías, y accidentes de consideración, así como los defectos descubiertos y las prácticas de reparación del buque y de sus equipos que afecten a la seguridad del buque o embarcación, de la vida humana en el mar o de la navegación o que puedan significar un riesgo de contaminación del medio ambiente marino, serán notificados inmediatamente después de que se tenga conocimiento de ellos al Capitán Marítimo.

Por tanto, para los casos más significativos existe establecida *una obligación de informar* a las autoridades marítimas españolas, siempre y cuando afecten a la seguridad o signifiquen un verdadero riesgo de contaminación; no sólo al sufrir un accidente o avería de consideración, sino también cuando durante las tareas de reparación y mantenimiento afloren importantes defectos a reparar. Pudiendo la administración marítima española prescribir la necesidad de superar inspecciones, por parte de sus funcionarios autorizados inspectores, u otros controles o requerimientos a implementar por parte de técnicos competentes colegiados en el correspondiente colegio oficial, actuaciones de organizaciones reconocidas, etc. ... (todo ello en aras de garantizar una seguridad y evitar la aparición de riesgos evitables).

4

Otro texto relevante es la propia Ley de navegación marítima (Ley 14/2014) que nos prescribe que todo buque extranjero (lo cual incluye a todo megayate) deberá tener un consignatario en los puertos nacionales, con la excepción de las embarcaciones de recreo (que son unidades con eslora de casco L_H no superior a 24 metros) que podrán ser directamente representadas por su propietario o capitán.

Se entiende por consignatario a la persona que por cuenta del armador o del naviero se ocupa de las gestiones materiales y jurídicas necesarias para el despacho y demás atenciones al buque en puerto, debidamente inscrita y autorizada por la correspondiente autoridad u organismo portuario para realizar dicha actividad, cumpliendo con todos los preceptos reglamentaria y normativamente establecidos para su ejercicio.

Finalmente, no hay que olvidar que están prohibidos expresamente los vertidos o emisiones contaminantes, ya sean sólidos, líquidos o gaseosos, en el dominio público portuario, procedentes de buques o de medios flotantes de cualquier tipo. Según establece el Real Decreto Legislativo 2/2011.



III. REQUISITOS DE EMPRESAS Y PROFESIONALES

Cabe recordar que, conforme al vigente estatuto de autonomía de las Illes Balears, entre otras, es competencia exclusiva de esta comunidad autónoma: la Industria, sin perjuicio de lo que determinen las normas del estado por razones de seguridad, sanitarias o de interés militar y las normas relacionadas con las industrias sujetas a la legislación de minas, hidrocarburos o energía nuclear. Seguridad de las instalaciones, de los procesos y de los productos industriales.

Quedan comprendidas en el ámbito de la Ley 4/2017, de 12 julio, de industria de las Illes Balears todas las actividades industriales que se desarrollen en el territorio de la comunidad autónoma balear y que se encuentren en su ámbito competencial. En este sentido, se rigen por esta ley, en lo no previsto en su regulación específica, entre otros:

“Las actividades industriales relativas a la construcción, la reparación y el mantenimiento naval.”

Se recuerda que los CNAE específicos, que debemos encontrarnos habitualmente son:

- CONSTRUCCIÓN DE BARCOS Y ESTRUCTURAS FLOTANTES (CNAE 30.11)
- REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO NAVAL (CNAE 33.15)
- REPARACIÓN MAQUINARIA (incluye motores marinos) (CNAE 33.12)

Las empresas (cualquiera, independiente de su nacionalidad que disponga de establecimiento en España) que realice actividades de reparación, mantenimiento y/o construcción naval deberán estar previamente inscritas en el registro industrial español, como es el de las Illes Balears (de carácter público e informativo, adscrito a la consejería competente en materia de industria), para su correspondiente actividad, o correspondientes actividades si se da más de una, (según el listado oficial de actividades según código CNAE; naturalmente previamente dada de alta para la actividad profesional en dichos epígrafes o códigos).

5

Más en concreto, en este registro industrial toda empresa que realice una actividad industrial en el archipiélago balear debe inscribir todos sus establecimientos (con independencia de su tipología o carácter) y las actividades empresariales de carácter industrial que se desarrollen en Baleares.

También deben inscribirse las empresas y sociedades de servicios de ingeniería, diseño, consultoría tecnológica y asistencia técnica directamente relacionados con las actividades industriales que se desarrollen en las islas Baleares. Los empresarios individuales, como los ingenieros profesionales liberales autónomos, que se dedican dentro del sector naval a la ingeniería, diseño, consultoría y/o asistencia técnica también tienen la obligación inscribirse en el registro integrado industrial (en su división B).

Por otra parte, las empresas que vayan a realizar actuaciones y trabajos en buques y embarcaciones que se encuentren algún puerto y/o instalación competencia de la *Autoridad Portuaria de Baleares (APB)* deberán darse de alta en el censo y programa de empresas que realicen actividades de reparación y mantenimiento de buques y embarcaciones que estén en cualquier puerto, o fondeadero, de la *Autoridad Portuaria de Baleares (APB)*.



Del mismo modo que para realizar cualquier actividad o servicio comercial de reparación y mantenimiento, en cualquier buque o embarcación situada en la zona de servicio de los puertos de Palma, Alcudia, Mahón, Ibiza o de La Savina (Autoridad Portuaria de Baleares) debe cumplirse (lo prescrito además de aplicarse la correspondiente tasa) y estar de alta conforme al ***“PLIEGO DE CONDICIONES PARTICULARES DEL SERVICIO COMERCIAL DE REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO DE BUQUES Y EMBARCACIONES EN LOS PUERTOS DE PALMA, ALCUDIA, MAÓ, EIVISSA Y LA SAVINA”***.

Quedan excluidos de esta obligación, no resultando de aplicación el pliego a (citando en su literalidad del pliego):

- Las labores de entretenimiento realizadas por el personal de a bordo, que no requieran del apoyo de técnicos externos, maquinaria, equipos de trabajo, talleres y/o astilleros, ni puedan causar molestias o perjuicios a otras embarcaciones o a terceros, al interés general, a la seguridad o al medio ambiente.
- Las reparaciones realizadas por el personal propio de empresas concesionarias o autorizadas, dentro del ámbito de su concesión o autorización, cuando el título concesional o de autorización les habilite para la realización de trabajos de reparación o mantenimiento de buques o embarcaciones, siempre que se devenguen las oportunas cuotas de la tasa de actividad que cubra estas tareas de reparación o mantenimiento. En estos casos, registrará el condicionado vigente anexo al título administrativo de la concesión o autorización.



Empresas extranjeras

Las empresas extranjeras que se doten de, o creen, un establecimiento, en Baleares, tal como se define en la ley de industria de las Illes Balears, deberán inscribir este en el registro integrado de industria.

Si una empresa envía trabajadores temporalmente a otro país de la UE, durante ese período estos adquieren la condición de trabajadores desplazados y disfrutarán de los mismos derechos y condiciones laborales de base que los trabajadores del país de destino. El desplazamiento puede durar todo lo que sea necesario *para realizar una tarea determinada*. No obstante, cuando finalice el desplazamiento, el trabajador debe regresar al lugar de trabajo en el país de la UE desde el que te trasladó. Lo cual, como lo siguiente es con exclusión de las empresas de la marina mercante respecto de su personal embarcado (enrolado como tripulación).

Respecto el envío de trabajadores a España por parte de una empresa establecida en un Estado miembro de la Unión Europea (UE), o en un Estado signatario del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo (EEE), debemos ser conscientes que ello se contempla, y está regulado, únicamente para unos determinados casos (sólo siendo posible en dichas circunstancias). En el marco de una prestación transfronteriza de servicios y por un periodo de tiempo limitado, se permiten estos desplazamientos cuando:

- (a) Se ha celebrado un contrato de servicios con un destinatario que opera en otro Estado miembro («el Estado miembro de acogida») (en lo sucesivo, «desplazamiento en el marco de un contrato de servicios»)*; o
- (b) Se desea desplazar a un trabajador al territorio de un Estado miembro a un establecimiento o una empresa que pertenezca al grupo (en lo sucesivo «desplazamiento intragrupo»); o cuando
- (c) Es una empresa de trabajo temporal o una agencia de colocación y tiene previsto desplazar a un trabajador a una empresa usuaria que esté establecida o ejerza su actividad en el territorio de otro Estado miembro (en lo sucesivo «desplazamiento por una empresa de trabajo temporal»).

7

En todos estos casos, la empresa sólo podrá desplazar a un trabajador al amparo de la Directiva 96/71/CE si existe una relación laboral con el trabajador durante todo el periodo de desplazamiento.

Además, se debe tener presente que sí se deben cumplir toda una serie de formalidades antes de iniciar la prestación de servicios en otro estado miembro. Por lo que se refiere a las condiciones de trabajo y empleo de los trabajadores desplazados, la Directiva 2014/67/UE permite, pero no exige, al Estado miembro de acogida imponer otros requisitos administrativos y medidas de control, siempre que estén justificadas y sean proporcionadas de conformidad con el Derecho de la UE. Cualquier empresa que desplace temporalmente a sus trabajadores a España en el marco de una prestación de servicios transnacional: deberán cumplir con la legislación vigente en España aplicable y la correspondiente directiva comunitaria; además de toda la normativa y legislación aplicable previamente mencionada en este documento.

Solo las empresas legalmente establecidas en un Estado miembro (el «Estado miembro de origen») pueden hacer uso de la libre prestación de servicios.

* Se advierte expresamente que un buque de pabellón extracomunitario no tiene porqué ser una unidad, no es así en todos los casos, que se encuentre operando en territorio de la Unión Europea a efectos de poder contratar servicios de empresas que no sean del Estado miembro donde se encuentre. Del mismo modo que un buque de pabellón de otro Estado de la UE, no tiene por qué ser una empresa que se encuentre operando en España.