



**PROCEDIMIENTOS REGULADOS Y EXIGENCIAS PRESCRITAS PARA REFORMAS,
TRANSFORMACIONES Y GRANDES REPARACIONES:
NORMATIVA VIGENTE EN BALEARES; E INTRODUCCIÓN
AL VIGENTE RÉGIMEN DE COMPETENCIAS PROFESIONALES**

Versión enero 2022

01. INTRODUCCIÓN Y CONCEPTOS BÁSICOS

Inicialmente debe diferenciarse concretamente entre dos situaciones diferentes a la hora de aplicación de los diferentes reglamentos y normativas vigentes, que no deben confundirse:

- I. REPARACIÓN
- II. TRANSFORMACIÓN, REFORMA O GRAN REPARACIÓN

Conforme el Real Decreto 1837/2000, en su texto consolidado, se entiende seguridad marítima como *“seguridad de la vida humana en la mar, del buque y de la navegación”*.

Respecto de los buques, la seguridad marítima se encuentra regulada por extensos reglamentos técnicos internacionales, reglas de sociedades de clasificación reconocidas, directivas comunitarias, reglamentos nacionales propios de cada bandera, y legislación aplicable en España.

A los efectos del Real Decreto 1837/2000, por *REPARACIÓN* se entiende toda actuación, de reparación o mantenimiento, que se realice en un buque, o embarcación, sobre uno de sus elementos, o partes existentes, como consecuencia de una avería, accidente, defectos detectados, funcionamientos defectuosos o simplemente como consecuencia de prácticas periódicas de mantenimiento, y que no tengan ni puedan tener influencia significativa sobre cualquier aspecto de la seguridad marítima del buque, así como sobre la prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

1

Por transformación o reforma se entiende, conforme el Real Decreto 1837/2000, toda actuación de transformación, reforma o cualquier otra modificación realizada en un buque que tenga o pueda tener influencia significativa sobre cualquier aspecto de la seguridad marítima o de la prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

También se entenderá como gran reparación, todas aquellas reparaciones que se realicen a un buque, o embarcación, o a uno de sus elementos como consecuencia de una avería, accidente, defectos detectados, funcionamientos defectuosos o simplemente como consecuencia de prácticas periódicas de reparación, y que tengan o puedan tener influencia significativa sobre cualquier aspecto de la seguridad del buque, así como sobre la prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

En este sentido, el aspecto principal que nos diferencia cuando estamos en uno u otro caso es la realización, o no realización, de una actuación que pueda tener una *“influencia significativa sobre cualquier aspecto de la seguridad marítima o de la prevención de la contaminación del medio ambiente marino”*.

El propio Real Decreto 1837/2000 cita, al igual que diversos reglamentos internacionales comunes, actuaciones, dentro de este concepto de modificaciones y grandes



reparaciones, en las que se considera existe una “*influencia significativa*”. Siendo tales, actuaciones cualesquiera que:

- a) Altere significativamente las dimensiones o características principales del buque como la eslora, la manga, el puntal, su arqueo, etc.; o que
- b) Altere la capacidad del buque para el transporte de pasajeros; o que
- c) Prolongue apreciablemente la duración en servicio de un buque; o que
- d) Tenga influencia sobre la resistencia estructural del buque, sobre su estabilidad -bien al estado intacto o después de avería-, o sobre su compartimentado; o que
- e) Suponga un cambio del tipo de buque o de su grupo y/o clase; o que
- f) Afecte a las características principales de su maquinaria propulsora; o que
- g) Altere las características del buque hasta tal punto que con las nuevas pasaría a quedar sujeto a otras disposiciones o requisitos.

El Real Decreto 1837/2000 es de aplicación y afecta a todos los buques y embarcaciones, independientemente del pabellón que enarbolan o vayan a enarbolar, siempre que se encuentren en construcción, transformación o reforma en España.

No obstante, lo anterior, dado que la frontera o consideración entre tener, o no tener, una influencia significativa puede dar lugar a interpretaciones, en no pocos casos, los propios servicios centrales de la *Dirección General de la Marina Mercante (D.G.M.M.)* aclararon en noviembre 2020 a través de su *S.G. de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima* que:

2

Sin entrar a definir de forma exhaustiva qué alteraciones de las dimensiones principales se pueden considerar importantes, en el caso de los buques de recreo, las obras más habituales que caerían dentro de este supuesto (sin ser un listado exhaustivo ni limitativo) serían las que se indican a continuación, cuya importancia no radica en el porcentaje de modificación sino en la entidad de la propia transformación:

- Las reformas de la estructura de popa: Plataformas y garajes;
- Reformas de la estructura de proa: Palos, baupreses, tangones, ...;
- Alargamiento por añadido de cuerpo cilíndrico en el tercio de popa;
- Instalación de nuevos flybridges; y
- Instalación de estabilizadores (si aumentan la manga o el puntal).

En lo referente a la literalidad de los términos “características propias” y “características principales”, el Real Decreto 1837/2000 hace mención en diferentes artículos de su texto, en concreto en el 2.33, 4.2, 6.1-a) y 29, a alteraciones de “características principales” (o de dimensiones principales) y variación de “características propias” dándoles diferente sentido. De la redacción de estos artículos se entiende que las primeras se refieren a dimensiones, mientras que las otras pueden hacer referencia, por ejemplo, al arqueo – artículo 6.1-a) – o a cualquier otra característica fuera de aquellas, pero que sean propias del buque, como el sistema propulsor, las bodegas o la arboladura en un velero.

Sin olvidarnos como se considera según la UE y la OMI, también, una alteración de una “característica principal” cualquier cambio que aumente la capacidad en pasajeros, así como cualquier cambio que incremente considerablemente la vida de servicio (como pueda ser una renovación del alojamiento o habilitación de toda una cubierta).



02. EN BUQUES DE BANDERA ESPAÑOLA

La transformación, reforma o gran reparación de un buque de pabellón español requiere la autorización previa del proyecto por parte del director general de la marina mercante, con objeto de verificar el cumplimiento de dicho proyecto con la normativa nacional o internacional aplicable, de acuerdo con las características del buque, o embarcación, y con el fin al que está destinado, en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio ambiente marino. Si bien, en ciertos casos la capacidad de autorización se encuentra delegada en los propios capitanes marítimos.

Si la transformación, reforma o gran reparación va a ser realizada en territorio español, la solicitud será presentada por el astillero o taller encargado de los trabajos y por el operador o empresa operadora del buque, en la capitanía marítima en cuyo ámbito geográfico radique el astillero o taller. Con relación obras o actuaciones menores, en cuanto a la dimensión y complejidad de los trabajos a realizar sobre la embarcación o buque que puedan ser realizados por las propias tripulaciones profesionales apoyados por algún profesional y/o pequeños talleres locales, se está permitiendo desde los servicios centrales de la *Dirección General de la Marina Mercante (D.G.M.M.)* que estas sean solicitadas directamente por parte del armador/propietario; si bien es cierto que en todos esos casos, de requerirse director de obra se exige a este asumir también la dirección de ejecución de la obra, o la empresa armador disponga de uno.

Las solicitudes serán dirigidas al director general de la marina mercante acompañadas del proyecto de transformación, reforma o reparación del buque, integrado por el conjunto de las especificaciones, cálculos, planos, justificaciones, presupuestos y demás documentos técnicos que definan y determinen las exigencias técnicas de las obras. El proyecto deberá incluir toda la documentación específica que determine la normativa en vigor y justificar técnicamente las soluciones propuestas de acuerdo con las disposiciones requeridas por la normativa técnica aplicable en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio ambiente marino. Proyecto redactado y suscrito por ingeniero naval y oceánico colegiado en España, o por ingeniero técnico naval (colegiado en España) en el ámbito de su especialidad (no pudiendo asumir, en caso de ser ingeniero técnico naval, partes de un proyecto que no pertenezcan a temáticas específicas de su especialidad, ni de más de una especialidad).

Otorgada la autorización, se designará un director de obra y a un director de la ejecución de la obra, que serán ingeniero naval y oceánico colegiado en España, o ingeniero técnico naval en el ámbito de su especialidad (no pudiendo asumir, en caso de ser ingeniero técnico naval, partes de un proyecto que no pertenezcan a las temáticas específicas de su especialidad, ni de más de una especialidad).

Mientras un técnico competente, ingeniero de grado superior colegiado y habilitado para el ejercicio de su profesión en España, en el caso de la ingeniería naval y oceánica, no tiene limitaciones en cuanto a firma de proyectos de buques y embarcaciones, reforma de estos y direcciones de obra. No ocurre así, como más adelante se detallará y justificará, para los ingenieros técnicos navales, ni para los antiguamente conocidos como peritos navales, ni los actuales nuevos grados universitarios que habilitan para el ejercicio como ingeniero técnico naval en el ámbito de su especialidad.



Las transformaciones, reformas o reparaciones realizadas en embarcaciones menores de 24 metros de eslora (L) podrán ser eximidas del procedimiento general de autorización regulado, siempre que el área de inspección marítima, de la correspondiente capitanía, verifique que los cambios previstos en la embarcación no incidan significativamente sobre las condiciones de seguridad marítima ni sobre la integridad del medio ambiente marino.

Las solicitudes de exención, junto con la documentación técnica que defina y determine las exigencias técnicas de la obra, deben ser dirigidas al capitán marítimo de la capitanía de primera en cuyo ámbito geográfico se vaya a realizar. El área de inspección marítima examinará la documentación técnica aportada y tras evaluar la influencia que los cambios previstos pueden tener en la seguridad marítima o en la integridad del medio ambiente marino, informará al capitán marítimo para que proceda a resolver la solicitud presentada de ser eximidos del procedimiento general; casos que quedan exentos de la obligación de tener que designarse un director de obra.

En las grandes reparaciones, también deberá presentarse un proyecto suscrito por técnico competente, de forma previa, para una vez aprobado/autorizado el director de obra, y/o la inspección de buques (según corresponda por el tamaño y alcance de los trabajos) puedan hacer el seguimiento y verificar que los trabajos que se ejecutan coinciden con lo aprobado.

Aunque los trabajos de la gran reparación consistan exclusivamente en la reconstrucción, fidedigna de lo previamente existente, se deberá previamente presentar suscrito por técnico competente colegiado antes de su inicio, una memoria técnica describiendo los trabajos a realizar aportando copia de los planos y justificaciones necesarias. Además de disponerse en todo momento a disposición de la inspección de buques de la correspondiente capitanía marítima y del director de obra una copia del proyecto y/o planos originales aprobados que se estén siguiendo.

Cuando por avances en la normativa, o de los sistemas o equipos que se vayan a instalar, más modernos, en una gran reparación, se den variaciones significativas respecto a lo que anteriormente existía, será necesario la documentación de lo nuevo en el PROYECTO DE GRAN REPARACIÓN incluyendo toda la documentación específica que determine la normativa en vigor y justificar técnicamente las soluciones propuestas de acuerdo con las disposiciones requeridas por la normativa técnica aplicable en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

Sin perjuicio de tener que informarse y solicitarse autorización previa antes de realizar una reforma o transformación (por ejemplo: una remotorización, ampliación de su eslora de casco, etc.); las embarcaciones de recreo [de eslora de casco (L_H) inferior a 24 metros] se rigen por su propia normativa técnica específico estando sometidas al Real Decreto 98/2016 cuando sean sometidas a una conversión importante de la embarcación, o una modificación importante de su motor.



03. BUQUES EXTRANJEROS (DE PABELLÓN NO ESPAÑOL)

No requerirán la autorización previa del proyecto correspondiente, otorgada por la Dirección General de la Marina Mercante, las transformaciones y reformas, en territorio español, de buques de pabellón extranjero de eslora (L) mayor o igual a 24 metros, así como de cualquier buque de recreo de pabellón extranjero.

Cuando se trate de actuaciones que supongan importantes alteraciones en las dimensiones principales del buque, su capacidad de carga, condiciones de estabilidad, compartimentado, condiciones de resistencia de estructura, supongan la separación en dos o más partes de su casco o, aquellas que supongan 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 nombrado.

El director de obra que se nombre deberá ser un técnico competente colegiado en su respectivo Colegio Oficial [ingeniero naval y oceánico colegiado en España, o ingeniero técnico naval (colegiado en España) en el ámbito de su especialidad (no pudiendo asumir, en caso de ser ingeniero técnico naval, partes de un proyecto que no pertenezcan a las temáticas específicas de su especialidad), conforme Ley 12/1986]. Todo ello, también conforme lo dispuesto en el Real Decreto 1837/2000 y la Orden ministerial FOM/3479/2002.

5

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.

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, 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].



Sin perjuicio de la anterior, dado a las posibles dudas que puedan surgir sobre cuando nos encontremos ante un caso que tenga una influencia significativa, y cuando no, la propia *Dirección General de la Marina Mercante (D.G.M.M.)* que:

Dado que la obligación para los buques de pabellón extranjero, recogida en el citado artículo 29, se reduce a una mera comunicación a la Capitanía marítima, entendemos que ante la duda de si las obras se tienen que considerar incluidas o no en los supuestos expresamente mencionados en el citado artículo y por tanto son motivo de notificación, el taller o astillero que lleve a cabo los trabajos debe realizar la comunicación, dejando a criterio de la DGMM la valoración de la posible intervención prevista en el artículo 29.4.

En este sentido, evitando confusiones y dudas, el propio *“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”* para las actuaciones que realicen importantes alteraciones prescribe en su literalidad que en todos esos casos, cuando la actuación se realice en alguno de los puertos citados, dependientes de la *Autoridad Portuaria de Baleares (A.P.B.)*:

“se deberá presentar en la correspondiente Capitanía Marítima, antes del inicio de los trabajos, una comunicación previa, en la que además de otros aspectos señalados en el párrafo final del punto 1 de dicho artículo 29, el nombre del Director de obra designado a tal efecto. Esta comunicación previa debe acompañarse 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.”

Nótese que con carácter general la *Dirección General de la Marina Mercante (D.G.M.M.)* no incluye a las grandes reparaciones en el artículo 29 del reglamento aprobado por el Real Decreto 1837/2000. No obstante, cuando los trabajos se realicen en zona portuaria dependientes de la *Autoridad Portuaria de Baleares (A.P.B.)*, dicha entidad indica que se presentará cuando se realicen *“importantes alteraciones”*, sin especificar de que tipo, por lo que se pudiera interpretarse que ello queda establecido en dichas zonas tanto para transformaciones y reformas, como también para grandes reparaciones.

Por la realización de una *“importante alteración”* debería entenderse se refiere a la alteración o modificación de carácter importante, lo que se conoce como de una característica principal, en el amplio sentido establecido habitualmente en la Unión Europea e internacionalmente en el sector naval y marítimo, especialmente por la Organización Marítima Internacional (OMI).

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.

**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.

**ANY CHANGE THAT ALTERS THE MAIN DIMENSIONS OF A SHIP**

- Modifications of the hull length, for example:
Adding a structural body or block (volume, swimming platform fixed, etc.) ... in stern.
Addition or removal of masts, bowsprits, booms, etc. fixed, not able to be dismantled in bow.
- Modifications of the depth or beam (measured according to the Convention).

ANY CHANGE THAT ALTERS THE PASSENGER-CARRYING CAPACITY

- Increase in the maximum capacity of passengers.

CHANGES IN STABILITY CONDITIONS

- Any modification, installation (or elimination) of elements on board, ... that produces more than 2% lightweight variation, with respect to its official value prior, or which changes the longitudinal position of the centre of gravity by more than 1% of the length, or both at the same time.
- Installation and/or fitting out of the ship with new tanks
(with the exception of any small tanks which, with their contents included, if considered as part of the lightship displacement, would not fulfil the condition of the previous section).
- Installation of new stabilization systems, which may affect any stability criteria.
- In sailing boats: Substantial modification of its sailplan, rigging, ballast and/or centreboard.

MODIFICATION OF THE SUBDIVISION OF THE SHIP

- The construction, or removal, of watertight bulkheads and/or decks under the main deck (including any modification in its subdivision which leads to a change in the stability calculations following damage).

ALTERATION OF STRUCTURAL RESISTANCE

- Addition of new decks and/or of large poop decks which are fixed and heavy.
- Addition of new masts or reinforcement of existing masts to make it possible for new heavy, high equipment to be installed.
- Extension and elongation of any of the existing decks.
- Addition, or removal of extensions, or elements on the hull or deck which may significantly affect the structure of the hull and/or deck (for example: structural bodies in the stern, bulbous bows, stabilizer blades, stern flaps in high speed craft, new derricks or jib cranes which were previously non-existent, etc.)
- Execution of new openings in the shell plating below the margin line, such as new windows, side scuttles, garage ports, shipment points or opening terraces with the anchored or moored ship, etc.
- Execution of new doors, manholes or access openings in watertight bulkheads (including modification of the position or full replacement of the aforementioned existing elements, or their removal, as well as the execution of new openings in watertight bulkheads not resulting from repair).

SEPARATION OF ITS HULL INTO TWO OR MORE PARTS

- Separation into two parts for any purpose (including addition of an intermediate body).

CHANGES TO THE TYPE OF SHIP OR VARIATION OF ANY OF ITS OWN CHARACTERISTICS

- Conversion of a ship into a yacht (recreational craft).
- Conversion of a cargo ship into a passenger ship, or vice versa.
- Conversion a superyacht solely private use into a commercial superyacht;
- Improvement in the class level, extending its navigation rank higher, when this involves work/alterations being carried out on board, or new equipment and elements being installed;
- Change in the number of engines or the type of propulsion
(for example: jet propulsion → propellers, or vice versa).
- Renewal of passenger accommodation on one entire, as well as renovation and/or modification of the entire fitting out of a deck.



04. SOBRE LAS EMPRESAS Y SOBRE EL REGISTRO INTEGRADO INDUSTRIAL

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.

En este documento no se entrará a considerar, ni analizará, la extensa legislación y normativa vigente sobre prevención de riesgos laborales; la cual evidentemente deberá cumplir estrictamente toda empresa y operario que trabaje en la actividad de mantenimiento, reparación y transformación de buques y embarcaciones. Empezando por el cumplimiento previo de cumplir la empresa con todos los requisitos administrativos e inscripciones requeridas por la legislación vigente, así como de disponer de personal técnico competente contratado, o subcontratado, en la realización de aquellas obras y/o actuaciones que así lo requieran normativamente. Recordando la existencia de la edición 2019 del *Code of practice on safety and health in shipbuilding and ship repair* publicado por ILO (*International labour Organization*).

La realización de trabajos de dirección y/o coordinación, asistencia técnica, así como la realización de direcciones técnicas facultativas sin disponer de la adecuada formación, o titulación y colegiación exigida, puede suponer un importante riesgo evitable. En manos de las empresas está el evitar sufrir siniestros o accidentes, y sus consecuencias, por falta de formación de quien dirige, asiste o asesora, más aún cuando ello esté así regulado frente las atribuciones y competencias profesionales mínimas requeridas.

9

Sin perjuicio de lo anterior, en el caso particular de realizarse los trabajos en una zona, o instalación, situada en un puerto de la *Autoridad Portuaria de Baleares (A.P.B.)* no deben olvidarse las habituales indicaciones recibidas desde este organismo, por las cuales las empresas (así como todos los profesionales, incluidos los autónomos y mutualistas) que trabajen en, o desde, superficies y/o muelles de algunas de sus zonas portuarias deben para ello disponer previamente de una certificación de homologación en materia de prevención de riesgos laborales emitido por la oficina técnica de coordinación de actividades profesionales (OCAE) de la *Autoridad Portuaria de Baleares (A.P.B.)* [menos dentro de las concesionadas donde se someterán a los servicios de prevención de estas; pero si la concesión se encuentra dentro de la, conocida como, zona vallada se requiere OCAE]. Lo cual incluye ingenieros navales, peritos, etc. (quienes además para poder ejercer deberán previamente poder justificar su condición pertenencia a un Colegio Oficial español que lo habilite para el ejercicio profesional).

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.”



Al estar expresamente recogida e incluida, toda actividad de mantenimiento, reparación o transformación de buques y/o embarcaciones, estas deberán cumplir con las prescripciones de esta Ley 4/2017.

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 inscrita en el registro industrial español, como 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).

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.

10

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).

Las empresas y profesionales inscritos pueden desarrollar su actividad en todo el territorio nacional sin que deban inscribirse de nuevo; no deben inscribirse en el registro integrado industrial en las Illes Balears cuando se desplazan a este territorio trabajadores de una empresa inscrita a través de su comunidad autónoma.

Los establecimientos dentro del territorio balear de las empresas y profesionales que realicen actividades industriales relativas a la construcción, la reparación y el mantenimiento de buques, embarcaciones y artefactos flotantes deben inscribirse en la División A del registro integrado industrial en las Illes Balears aunque su propietario sea una empresa con sede en otra comunidad autónoma, o estado, porque son establecimientos donde se desarrollan actividades contenidas en el apartado 3.i) del artículo 2 de la Ley de Industria de las Illes Balears. Los establecimientos, así como los astilleros y talleres sí deben inscribirse de existir en las islas en el registro integrado industrial de las Illes Balears [Las empresas y profesionales se pueden desplazar pero los establecimientos no].



Las actividades profesionales no se inscriben en el registro integrado industrial. Considerando que la actividad de gestor de proyecto (project manager) la ejecuta una persona física (que no se inscribe en el registro) y dicha persona física tiene una relación contractual con una empresa, o empresario, de diseño, ingeniería o consultoría, o, en su caso, será autónomo, free-lance o ingeniero profesional liberal autónomo (empresario individual), la empresa de diseño, ingeniería o consultoría o autónomo o free-lance que realice dicha actividad deberá estar inscrita en el Registro Integrado Industrial en las Illes Balears solo si tiene su sede social en el territorio de les Illes Balears. Si su sede social está emplazada en otra Comunidad Autónoma, no debe estar inscrita en el Registro Integrado Industrial en les Illes Balears.

En Oficio firmado en fecha 8 julio 2021, remitido a la Delegación Territorial en Islas Balears del Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos, se informaba que las empresas vinculadas con el sector naval que se dedican a la ingeniería, diseño, consultoría tecnológica y/o asistencia técnica tienen la obligación inscribirse en el registro integrado industrial de la comunidad autónoma donde tengan establecida su sede social.

Por otra parte, tal como establecen diversos reales decretos vigentes, los profesionales (tanto profesionales liberales, como asalariados de empresa industriales o de servicios de asistencia y gestión técnica (incluidas ingenierías)) en el caso de titulados (de cualquier rama de la ingeniería, así como de profesionales de la marina mercante) deben obligatoriamente para poder ejercer en España, en cualquier caso, estar previamente colegiados y habilitados para el ejercicio de su profesión en su correspondiente colegio oficial español, no pudiendo ejercer la profesión sin antes cumplirse esta condición con independencia de su nacionalidad, lugar de residencia, o estado en el cual obtuvo su título. Titulados de otras nacionalidades, incluidos los de cualquier otro estado de la Unión Europea (arquitectos navales, ingenieros, inspectores navales, peritos, proyectistas, directores de proyecto, etc.) deben disponer, previamente, de la necesaria colegiación y habilitación emitida por el correspondiente colegio profesional español para poder ejercer en territorio español, si nos ceñimos a la literalidad de los indicado en las respectivos textos publicados en boletín oficial en modo de leyes, reales decretos y órdenes ministeriales.

Para inscribirse en el Registro Integrado Industrial empresas, incluidos empresarios individuales (autónomos), que realicen servicios de asistencia y gestión técnica, diseño y/o ingeniería; deberán presentar para ello una *“DECLARACIÓN RESPONSABLE DE EMPRESAS DE SERVICIOS RELATIVAS A LA ACTIVIDAD INDUSTRIAL”*, igual que toda empresa o establecimiento industrial.



Llamar la atención, sobre como el impreso citado, en la página anterior, de declaración responsable exige (tal como establece la normativa industrial referida) indicar el número de identificación fiscal válido en España, y nos alerta que:

“La inexactitud, falsedad o omisión de datos faculta a la Administración competente a inhabilitar temporalmente para el ejercicio de su actividad. Así como también es conocedora de la responsabilidad de comunicar a esta administración, en el plazo de un mes y mediante una nueva declaración de responsable, cualquier hecho que suponga modificación de uno de los datos de carácter esencial incluidas en esta declaración, así como es cese de las actividades. La falta de comunicación podrá suponer, además de las posibles sanciones económicas, la inmediata inhabilitación temporal.”

En este sentido, no debe perderse de vista, tal como nos recuerda la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa, dependiente del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo:

Un autónomo será empresa cuando venda productos o servicios directamente. Si por ejemplo un autónomo no factura directamente, sino que es socio de una sociedad que es la que emite las facturas, a ese autónomo no se le considera empresa. Un autónomo puede ser considerado PYME siempre que cumpla los criterios del número de empleados e importes financieros, y además ejerza actividad económica.

12

Respecto los servicios relacionados con la ingeniería naval, una referencia al respecto la encontramos en la Orden FOM/3479/2002, de 27 de diciembre, por la que se regula la firma y visado de documentos a que se refiere el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Inspección y Certificación de Buques Civiles.

Llamar especialmente, al tenerse que cumplir normativas específicas y/u otros requisitos, la atención cuando las empresas manipulen, o dispongan o quieran comenzar a usar, nuevos equipos, maquinaria o instalaciones, relacionadas con:

- Instalaciones de baja tensión.
- Instalaciones térmicas.
- Instalaciones de protección contra incendios.
- Instalaciones de aparatos de presión.
- Instalaciones de gas.
- Instalaciones de productos petrolíferos líquidos.
- Instalaciones de almacenaje de productos químicos.
- Instalaciones frigoríficas.

En el Registro Industrial de las Illes Balears constarán, entre otros, los siguientes datos:

- a) Los relativos a la empresa: número de registro, número de identificación fiscal, razón social o denominación, domicilio, actividad principal y otras actividades si las hubiera.
- b) Los relativos al establecimiento: número de registro, persona titular, denominación o rótulo, datos de localización, actividad económica principal y, si las hubiera, otras actividades.



Según la ley 4/2017 es infracción grave la puesta en funcionamiento de instalaciones (fijas o temporales/móviles) sin la correspondiente inscripción registral; así como el ejercicio o el desarrollo de actividades sin la correspondiente autorización o habilitación (cuando sean preceptivas), o sin la correspondiente inscripción registral (evidentemente para la actividad específica con su correcto código CNAE que la diferencia de otras actividades no propias del sector industrial naval [donde nos encontraremos los habituales: CNAE 30.11, CNAE 33.15 y CNAE 33.12, (además en casos muy concretos de 33.14 Reparación de equipos eléctricos, 95.12 Reparación de equipos de comunicación)]].

Sin olvidar que el pliego de la Autoridad Portuaria de Balears (*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*), en el punto quinto de su artículo 6.1 (autorización permanente general), prescribe que deberá adjuntarse con la documentación de dicha solicitud una declaración responsable de disponer la empresa de personal propio colegiado para la dirección y coordinación de las actividades a realizar, incluido director de obra, o de tener contratados los servicios externos de técnico/s competente/s o empresa de ingeniería al efecto, cuando corresponda o la operación a efectuar así lo requiera, de forma ajustada a las exigencias de la vigente normativa de aplicación. Por tanto, serán técnicos competentes, siempre colegiados en su respectivo Colegio Oficial, que cumplirán y verificarán lo detallado en el siguiente apartado.

Sin poder obviarse que cuando los trabajos y actuaciones se realicen en una zona portuaria de la *Autoridad portuaria de Baleares (A.P.B.)* existen algunas actuaciones concretas, tal como se definen en el punto o artículo 10 del pliego correspondiente en sus letras “g)” y “h)”, para las que se precisa obligatoriamente la presencia de un técnico competente o del Director de Obra en caso de haber uno designado.



0.5 EMPRESAS EXTRANJERAS DESPLAZADAS Y TRABAJADORES EXTRANJEROS

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. 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»).

Solo las empresas legalmente establecidas en un Estado miembro (el «Estado miembro de origen») pueden hacer uso de la libre prestación de servicios. Una empresa se establece cuando ejerce una actividad económica por un periodo de tiempo indefinido, y lo hace a través de una infraestructura estable desde la que efectivamente realice la actividad comercial de prestación de servicios.

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. Destacando la Ley 45/1999, de 29 de noviembre, sobre el desplazamiento de trabajadores en el marco de una prestación de servicios transnacional, que transpone la Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de diciembre de 1996 sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios; en su texto consolidado vigente.

Los empresarios incluidos en el ámbito de aplicación de la presente Ley 45/1999 que desplacen a España a sus trabajadores en el marco de una prestación de servicios transnacional deben garantizar a éstos, cualquiera que sea la legislación aplicable al contrato de trabajo, las principales condiciones de trabajo previstas por la legislación laboral española.

La *GUÍA PRÁCTICA SOBRE EL DESPLAZAMIENTO DE TRABAJADORES*, editada por la propia UE en 2019, nos aclara, conforme la legislación y normativa vigente, que sólo se contempla el desplazamiento de un trabajador en ciertas circunstancias o casos (3), anteriormente citados en la página anterior.

Respecto el desplazamiento de trabajadores por un periodo de tiempo muy corto; por lo que se refiere a las condiciones de trabajo y empleo de los trabajadores desplazados, la Directiva 96/71/CE se aplica a todos los desplazamientos, independientemente de su duración. No obstante, algunas disposiciones de la Directiva no son aplicables a un desplazamiento de corta duración o permiten a los Estados miembros de acogida no aplicar sus normas a este tipo de desplazamientos. En primer lugar, existe una excepción obligatoria en los casos de trabajos de montaje inicial o de primera instalación de un bien cuando la duración del desplazamiento no supere los ocho días. En estos casos, no se aplican las normas de la Directiva sobre la duración mínima de las vacaciones anuales retribuidas y la remuneración (la excepción no afecta al sector de la construcción). La citada excepción es únicamente respecto a esta cuestión referente al cómputo de vacaciones.

15

Los trabajadores enviados temporalmente a trabajar en otro Estado miembro, pero que no prestan servicios en él, no son trabajadores desplazados. Este es el caso, por ejemplo, de los trabajadores en viaje de negocios (cuando no se presta ningún servicio), que asisten a conferencias, reuniones, ferias, que siguen una formación, etc. Estos trabajadores no están cubiertos por las Directivas sobre desplazamiento de trabajadores y, por lo tanto, no les son aplicables los requisitos administrativos ni las medidas de control establecidas en el artículo 9 de la Directiva 2014/67/UE. Tenga en cuenta que, por lo que se refiere a la coordinación de la seguridad social, los Reglamentos (CE) 883/2004 y (CE) 987/2009 establecen que, para cada actividad laboral transfronteriza (incluidos los «viajes de negocios») el empleador, o cualquier trabajador por cuenta propia afectado, tiene la obligación de notificarlo por adelantado al Estado miembro (de origen) competente, siempre que sea posible, y de obtener un documento portátil A1 (DP A1). Esta obligación abarca cualquier actividad económica, aunque sea de corta



duración. Estos Reglamentos tampoco prevén ninguna excepción para los viajes de negocios. Las formalidades relativas a los viajes de negocios se están debatiendo actualmente en el marco de la revisión de las normas de la UE en materia de coordinación de la seguridad social.

Respecto los trabajadores por cuenta propia, establecidos residentes en un país de la UE, se establece que estos siguen estando por norma cubiertos por la seguridad social de su país de origen, por un periodo de tiempo, durante el cual pueden desplazarse para trabajar (debiendo cumplir algunas formalidades administrativas en ciertos Estados).

Pueden desplazarse para trabajar durante un máximo de 12 meses, prorrogable a 6 meses en casos excepcionales justificados. Si el desplazamiento es por un tiempo superior a 12 meses, se debe pasar al régimen de seguridad social del país donde se trabaje.

Sin perjuicio de ello, no debe olvidarse de las obligaciones respecto dónde se encuentre el domicilio fiscal del trabajador por cuenta propia desplazado, ya que es lo que determinará la obligación de tributar en uno u otro territorio. Se considerará, en principio, que tiene residencia fiscal en España, siempre que se permanezca en el país más de 183 días en el mismo año (las ausencias esporádicas no computan).

Cabe tener presente, que la clásica figura española del autónomo no deja de ser una forma de empresa o empresario individual. De hecho en algunos países, como Francia, si se desea iniciar una actividad profesional solo, sin socios, se hace como empresa individual, clásica, como auto-emprendedor, con responsabilidad patrimonial limitada (EIRL) o ilimitada, además de las posibilidades (como en España) de poder crear una sociedad.

16

En cualquier caso debe tenerse en cuenta que para el ejercicio de ciertas profesiones y dar determinados servicios profesionales es necesario, previamente, el reconocimiento de una cualificación o titulación profesional. Para ello existen una serie de directivas comunitarias, acuerdos y disposiciones legales comunes sobre el reconocimiento mutuo de titulaciones, desarrollado e implementado fuertemente en ciertas profesiones. Sin perjuicio de ello, otros requisitos específicos pueden existir para poder ejercer en ciertas áreas, como es en España la necesidad de estar colegiado en el correspondiente Colegio Oficial, por ejemplo, para ingenieros e ingenieros técnicos.

Los trabajadores por cuenta propia extracomunitarios que se encuentren regularmente en España, además de disponer del permiso de residencia temporal, poder demostrar que cuentan con inversión prevista suficiente, y demostrar que se está cualificado profesionalmente (cuando se requiera de una titulación específica y se cuente con ella, esta deber ser homologada, así como la colegiación para actividades independientes que lo necesiten (como es el caso de la ingeniería naval y oceánica y también para la ingeniería técnica naval)), ... deben cumplir una serie de requisitos y trámites para poder darse de alta como trabajador autónomo en España siendo extranjeros no comunitarios, y así poder trabajar y/o dar servicios en España.



06. TÉCNICOS COMPETENTES

El vigente Decreto 148/1969 fue el que estableció el listado de titulaciones oficiales de grado superior, y el de titulaciones oficiales de grado medio estableciendo el marco competencial correspondiente a las especialidades de cada uno de estos títulos de ingeniero técnico. Posteriormente, la ley 12/1986, de 1 de abril, sobre regulación de las atribuciones profesionales de los Arquitectos e Ingenieros técnicos [en su TEXTO CONSOLIDADO] estableció que respecto del ejercicio de su profesión su competencia y atribuciones profesionales se: *"Corresponden a los Ingenieros técnicos, dentro de su respectiva especialidad"*.

Las especialidades establecidas por el decreto 148/1969, y que reconoce como vigentes la Ley 12/1986, en ingeniería técnica naval son (3) tres:

- Especialidad en estructuras del buque;
- Especialidad en servicios del buque; y
- Especialidad Monturas a flote.

Si bien las dos últimas, en la reforma universitaria de títulos establecida por el Real Decreto 1954/1994, puede entenderse, por su cuadro de convalidaciones, que fueron reagrupadas como *"Especialidad en Propulsión y Servicios del Buque"*. Aunque no se ha localizado texto alguno publicado en Boletín Oficial constatando tal reagrupamiento, del mismo modo que el Decreto 148/1969 no se encuentra modificado en el sentido de haber eliminado, ni de haber reagrupado, algunas de estas tres especialidades.

Siguiendo la doctrina comentada, la situación que nos encontramos sería la siguiente:

17

DENOMINACIONES PREVIAS A 1994	DENOMINACIÓN TÍTULOS UNIVERSITARIOS REFORMA 1994	ATRIBUCIONES PROFESIONALES
Ing. Tco. Naval especialidad en estructuras del buque	Ing. Técnico Naval, Especialidad en estructuras marinas	Construcción del casco estructural del buque
Ingeniero Técnico en Estructuras del Buque		Operaciones de puesta a flote y de lanzamiento al mar.
Ing. Tco. Naval especialidad en servicios del Buque	Ingeniero Técnico Naval, especialidad en Propulsión y Servicios del Buque	Construcción y montaje a bordo de los servicios e instalaciones del buque no relacionados con la propulsión.
Ing. Tco. Naval especialidad en monturas a flote		
Ing. Tco. Naval especialidad en armamento del buque		
Ingeniero Técnico en Servicios del Buque		Construcción y montaje a bordo de las máquinas principales, auxiliares y equipos relacionados con la propulsión marina, así como de su puesta a punto.
Ingeniero Técnico en Monturas a Flote		
Ingeniero Técnico en Armamento del Buque		

Dentro de la industria naval y del ámbito competencial de la *Dirección General de la Marina Mercante (D.G.M.M.)* se define un ámbito competencial específico respecto las titulaciones de ingeniero naval (ingeniero naval y oceánico) y las de ingeniero técnico naval. Estos últimos conforme de las limitaciones fijadas por la Ley 12/1986 respecto de los ingenieros técnicos, cuya doctrina que establece cómo sólo puedan acometer estos tareas y responsabilidades, o competencias profesionales dentro de la técnica propia de cada titulación (cada uno dentro de la suya), y cuando corresponda únicamente en su respectiva especialidad. Los ingenieros navales y oceánicos no tienen limitación por especialidad, que si afecta a los egresados de grado medio (ingenieros técnicos).



Además, atendiendo a lo dispuesto en la Ley 12/1986, y en Decreto 148/1969, y también el Decreto 3384/1971, de 28 de octubre, sobre revisión del Reglamento de Reconocimiento de Buques y Embarcaciones Mercantes, tenemos las siguientes prescripciones reglamentarias relacionadas con la redacción y firma de ciertos documentos técnicos específicos:

DOCUMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO	TÉCNICO COMPETENTE
Plano de la cuaderna maestra de un buque en servicio	Ingeniero Naval Ingeniero Naval y Oceánico
Estudios reglamentarios de la estabilidad del buque y cuadernillo de estabilidad	Ingeniero Naval Ingeniero Naval y Oceánico Ing. Tco. Naval, especialidad en estructuras marinas

No debe perderse de vista como el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el reglamento de inspección y certificación de buques civiles, se refiere a los requisitos que deben cumplir los proyectos parciales de construcción de buques, así como los proyectos de transformación, reforma o grandes reparaciones, incluyendo sus direcciones de obra. La redacción y firma de estos proyectos de transformación, reforma o grandes reparaciones, incluyendo sus direcciones de obra, corresponderá a los ingenieros navales e ingenieros técnicos navales, estos últimos en el ámbito de su especialidad.

En referencia a la limitación cualitativa de las atribuciones profesionales de los Ingenieros Técnicos Navales, cabe aclarar que viene impuesta por las atribuciones profesionales de las tres especialidades enumeradas en el Decreto 148/1969, de 13 de febrero, por el que se regulan las denominaciones de los graduados en Escuelas Técnicas y las especialidades a cursar en las Escuelas de Arquitectura e Ingeniería Técnica.

18

Con el fin de aclarar este concepto, los fundamentos de Derecho 2º y 3º de la Sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo de 12 de febrero de 2003 (Recurso de Casación 6324/1997), mismos fundamentos de Derecho en las múltiples sentencias del Tribunal Supremo que han creado jurisprudencia sobre el asunto, aclaran pudiéndose concluir que:

- Un ingeniero técnico naval no puede realizar la dirección de obra de la nueva construcción de un buque completo, aunque posea todas las especialidades de la Ingeniería Técnica Naval (lo cual en sentencias posteriores se ha visto ampliado también a cualquier proyecto de desguace, o similar, de un buque o embarcación).
- La dirección de obra relativa un proyecto parcial de construcción, o a un proyecto de transformación, reforma y gran reparación de un buque, únicamente puede ser realizada por un Ingeniero Técnico Naval tratándose de "elementos aislados del buque", siempre que estos elementos no sean "partes interdependientes" con el resto del buque hasta tal grado que puedan afectar a la concepción global del buque completo que requiera la dirección (y responsabilidad) única del Ingeniero Naval y Oceánico.

[Un ingeniero técnico naval no puede realizar (por sí sólo) la dirección de obra de una reforma, transformación o gran reparación cuyas obras se correspondan con más de una especialidad, aunque posea todas las especialidades de la Ingeniería Técnica Naval; requiriendo la dirección (y responsabilidad) única del Ingeniero Naval y Oceánico].



Respecto los nuevos títulos universitarios de grado que facultan para el ejercicio de la profesión de ingeniero técnico naval, cuando la otorguen, deben incluir tras la denominación de título universitario “con mención en ...” para identificar para qué especialidad o ámbito de tecnología específica profesionalmente habilitan. Siendo en todo caso para el ejercicio de la profesión la colegiación obligatoria; tal como se exige (la colegiación para poder ejercer en España) a cualquier rama de ingeniería así como a los oficiales de la marina mercante.

La oferta actual de grados vinculados a la ingeniería técnica naval es la siguiente:

UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE CATALUNYA GRADO EN INGENIERÍA EN SISTEMAS Y TECNOLOGÍA NAVAL (240 ECTS) <i>Ingeniero Técnico Naval, Especialidad en Propulsión y Servicios del Buque</i>
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID GRADO EN ARQUITECTURA NAVAL (240 ECTS) <i>Ingeniero Técnico Naval, Especialidad en Estructuras Marinas</i>
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID GRADO EN INGENIERÍA MARÍTIMA (240 ECTS) <i>Ingeniero Técnico Naval, Especialidad en Propulsión y Servicios del Buque</i>
UNIVERSIDAD DE CANTABRIA GRADO EN INGENIERÍA MARÍTIMA (240 ECTS) <i>Ingeniero Técnico Naval, Especialidad en Propulsión y Servicios del Buque</i>
UNIVERSIDAD DE CÁDIZ GRADO EN ARQUITECTURA NAVAL E INGENIERÍA MARÍTIMA Mención en Arquitectura Naval (AN 240) Mención en Ingeniería Marítima (IM 240) Mención en Arquitectura Naval e Ingeniería Marítima (ANIM 264) [AN] <i>Ingeniero Técnico Naval, Especialidad en Estructuras Marinas</i> [IM] <i>Ingeniero Técnico Naval, Especialidad en Propulsión y Servicios del Buque</i> [ANIM] <i>Ingeniero Técnico Naval, Ambas Especialidades</i>
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CARTAGENA GRADO EN ARQUITECTURA NAVAL E INGENIERÍA DE SISTEMAS MARINOS (240 ECTS) <i>Ingeniero Técnico Naval, Ambas Especialidades</i>
UNIVERSIDADE DA CORUÑA GRADO EN ARQUITECTURA NAVAL (240 ECTS (estudios en extinción)) >>>> Especialidad en Estructuras Marinas GRADO EN ING. EN PROPULSIÓN Y SERVICIOS DEL BUQUE (240 ECTS (estudios en extinción)) >>>> Especialidad en Propulsión y Servicios del Buque GRADO EN INGENIERÍA NAVAL Y OCEÁNICA (240 ECTS) >>>> Ambas Especialidades <i>Ingeniero Técnico Naval, Ambas Especialidades</i>
UNIVERSIDAD DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA GRADO EN INGENIERÍA EN TECNOLOGÍA NAVAL (240 ECTS) <i>Ingeniero Técnico Naval, Ambas Especialidades</i>

*Nótese que ninguna universidad española oferta actualmente la especialidad de “monturas a flote”; cuando nos referimos o indicamos “ambas especialidades” nos estamos refiriendo a la especialidad en estructuras marinas y a la especialidad en propulsión y servicios del buque.



Los nuevos “*máster*” universitarios en ingeniería naval y oceánica, título de grado superior o segundo ciclo reglado, que imparten, actualmente, las correspondientes facultades y/o escuelas técnicas de *Barcelona, Cádiz, Cartagena, Ferrol y Madrid* habilitan para el ejercicio de la profesión de ingeniero naval y oceánico. Una vez egresados los nuevos titulados con el nivel “*máster*” y colegiados serán ingenieros, sin ninguna limitación (siempre dentro de la técnica propia de su titulación).

Titulados extranjeros, incluidos los comunitarios para poder ejercer en España, tal como se reseñaba previamente, deben previamente estar colegiados en el respectivo colegio oficial, para lo cual se les pudiera exigir previamente el reconocimiento oficial de su título universitario en España.

Se consideran tareas específicas de los ingenieros técnicos, conforme a lo fijado por la legislación y normativa española (que detalla la Ley 12/1986, y los decretos 148/1969 y 2411/1969) para cada ingeniero técnico dentro de su especialidad (lo cual impediría a ingenieros técnicos de otras ramas y especialidades ejercer dentro de la industria naval):

- La redacción y firma de proyectos que tengan por objeto la construcción, reforma, reparación, conservación, demolición, fabricación, instalación, montaje o explotación de bienes muebles o inmuebles en sus respectivos casos, tanto con carácter principal como accesorio, siempre que queden comprendidos por su naturaleza y características en la técnica propia de cada titulación.
- La dirección de las actividades objeto de los proyectos a que se refiere el apartado anterior, incluso cuando los proyectos hubieren sido elaborados por un tercero.
- La realización de mediciones, cálculos, valoraciones, tasaciones, peritaciones, estudios, informes, planos de labores y otros trabajos análogos.
- La dirección de toda clase de industrias o explotaciones y el ejercicio, en general respecto de ellas, de las actividades a que se refieren los puntos anteriores.

Los ingenieros, titulados universitarios de grado superior o “*master*”, se diferencian de los titulados universitarios de grado medio (ingenieros técnicos y grados), en el sentido de que los de grado medio sólo pueden realizar las actuaciones de los puntos anteriores en el ámbito en su especialidad. Los ingenieros, titulados universitarios de grado superior, pueden ejercer sobre todas las especialidades dentro de su rama ingenieril específica (en este caso la de ingeniería naval).

En cualquier caso, no debe perderse de vista que para el ejercicio en España de la Ingeniería Naval y Oceánica, la Ingeniería Industrial, la Ingeniería en Telecomunicaciones, la Ingeniería en Caminos, Canales y Puertos, en todas las ingenierías técnicas de estas y sus ingenieros peritos, al igual, incluso, para ejercer de oficial de la marina mercante (tanto de grado medio como de grado superior), en TODAS estas profesiones es condición obligada para su ejercicio en España estar colegiado en su respectivo Colegio Oficial español. Requisito que evidentemente deberá previamente verificar cualquier titulado extranjero que pretenda ejercer en territorio español en cualquiera de estas profesiones citadas.



07. OTRAS CONSIDERACIONES NORMATIVAS RELEVANTES

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 extremos, de consideración, existe establecida una obligación, meramente, de informar a las autoridades marítimas españolas, siempre y cuando afecten a la seguridad o signifiquen un verdadero riesgo de contaminación.

De otra parte, 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.

21

Otro texto relevante es la propia Ley de navegación marítima (Ley 14/2014) que nos prescribe que para hacerse a la mar o, en general, para emprender la navegación en España, todo buque requiere la previa autorización de salida, que otorga la administración marítima y se denomina “despacho”.

El referido “*despacho*” se concede, a petición del armador, capitán o consignatario, siempre que se presente la declaración general y el buque tenga en regla el resto de la documentación y certificados exigibles.

Por otra parte, según la citada Ley, todo buque extranjero deberá tener un consignatario en los puertos nacionales, con la excepción de las embarcaciones de recreo, que podrán ser directamente representadas por su propietario o capitán. La misma obligación de consignación puede ser reglamentariamente establecida para los buques nacionales.

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.



Para las empresas que trabajen en la zona portuaria dependiente de la *Autoridad portuaria de Baleares (A.P.B.)*, conforme al apartado 5 del punto 6.1 del “*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*” el pliego en adelante), se debe adjuntar una:

“*declaración responsable de disponer de personal propio colegiado para la dirección y coordinación de las actividades a realizar, incluido Director de Obra, o de tener contratados, antes del inicio de la operación en cuestión, los servicios externos de técnico/s competente/s o empresa de ingeniería al efecto, cuando corresponda o a la operación a efectuar así lo requiera, de forma ajustada a las exigencias de la vigente normativa de aplicación.*”

Del mismo modo, que el punto 10 del pliego correspondiente de la Autoridad portuaria de Baleares (A.P.B.) también prohíbe realizar toda una serie de actuaciones, salvo que se realicen bajo la supervisión de un director de obra o de un técnico competente.

Respecto la consideración de quienes podrán ser técnicos competentes nos debemos referir a las reseñar el aparatado específico previamente desarrollado en esta guía, o notas, sobre esta cuestión.

Finalmente es importante llamar la atención sobre las graves consecuencias negativas que puede conllevar el incumplimiento de la obligación de presentación de la obligada comunicación en transformaciones y reformas de buques de pabellón extranjero (eslora (L) mayor o igual a 24 metros. Nótese que la eslora de referencia es la eslora (L) de Convenio y no la eslora de casco (L_H).

22

Conforme establece la legislación vigente:

La inexactitud, falsedad u omisión, de carácter esencial, de cualquier dato o información que se incorpore a una declaración responsable o a una comunicación, o la no presentación ante la Administración competente de la declaración responsable, la documentación que sea en su caso requerida para acreditar el cumplimiento de lo declarado, o la comunicación, determinará la imposibilidad de continuar con el ejercicio del derecho o actividad afectada desde el momento en que se tenga constancia de tales hechos, sin perjuicio de las responsabilidades penales, civiles o administrativas a que hubiera lugar.

Asimismo, la resolución de la Administración Pública que declare tales circunstancias podrá determinar la obligación del interesado de restituir la situación jurídica al momento previo al reconocimiento o al ejercicio del derecho o al inicio de la actividad correspondiente, así como la imposibilidad de instar un nuevo procedimiento con el mismo objeto durante un período de tiempo determinado por la ley, todo ello conforme a los términos establecidos en las normas sectoriales de aplicación.

Lo anterior, resulta también de aplicación respecto las declaraciones responsables que se presenten con la solicitud de autorización que pueda presentar cualquier empresa, o profesional, conforme al pliego.



08. IMPRESOS DGMM - REFORMAS Y TRANSFORMACIONES EN BUQUES EXTRANJEROS



Espacio reservado para referencias, codificaciones informáticas

Registro de presentación

Registro de entrada

NOTIFICACIÓN DE TRABAJOS DE TRANSFORMACIÓN Y REFORMA EN BUQUES DE PABELLÓN EXTRANJERO

Según lo establecido en el artículo 29.1 del Real Decreto 1837/2000, los astilleros o talleres encargados de realizar transformaciones y reformas importantes, en territorio español, de buques de pabellón extranjero con eslora (L) mayor o igual a 24 metros (en el caso de buques de recreo eslora de casco (L-) mayor de 24 metros), deben presentar en la Capitanía Marítima una comunicación previa a los trabajos, con la información que se indica en esta notificación.

Datos del astillero, varadero o taller	Nombre o Razón social:			NIF/CIF:		
	Vía Pública:			Número:	Escalera:	Piso: Puerta:
	Código Postal:	Localidad:	Provincia:	País:		
	Teléfono:	Teléfono móvil:	Email:			

Datos del representante del astillero, varadero o taller	Apellidos y nombre o Razón social:			NIF/CIF:		
	Vía Pública:			Número:	Escalera:	Piso: Puerta:
	Código Postal:	Localidad:	Provincia:	País:		
	Teléfono:	Teléfono móvil:	Email:			

NOTA: Según lo establecido en la Ley 39/2015, las personas o sujetos identificados en su artículo 14.2 están obligados a relacionarse a través de medios electrónicos con las Administraciones Públicas para la realización de cualquier trámite de un procedimiento administrativo.

Datos para notificaciones	Email a efectos de notificación electrónica:
---------------------------	--

Datos del buque	Nombre:	Nº IMO/Nº de serie:	Puerto de registro:	Eslora:	GT:
	Marca/Modelo del buque:		Material del casco:	Sociedad de Clasificación:	
	Marca/Modelo del motor(es)		Potencia (kW):	Nº de serie:	

Documentación genérica	Documentación a aportar (Marque con una X la documentación que se acompañe)	
	Según el artículo 28 Ley 39/2015 de procedimiento administrativo, se entiende otorgado el consentimiento para la consulta de sus datos del DNI. En caso contrario, en el que NO otorgue el consentimiento para la consulta, marque la siguiente casilla:	
	Me opongo a que se consulten los datos antes mencionados por lo que aporlo los datos y certificados requeridos para la tramitación de la presente solicitud.	
	☐	Copia DNI, Pasaporte o NIF (en vigor).
	☐	Documento que acredite la representación conforme al Art. 5 de la Ley 39/2015.
☐	Declaración responsable suscrita por el propietario del buque, relativa a la autorización por el estado de pabellón u organización en que esta delegue.	

Trabajos a realizar	Descripción detallada de los trabajos a realizar	
	Márquese a cuales de las siguientes alteraciones afectan los trabajos: Alteración de las dimensiones principales del buque. Modificación de la capacidad de carga. Cambio en las condiciones de estabilidad. Modificación del compartimentado del buque. Alteración de la resistencia estructural. Separación en dos o más partes de su casco. Cambio del tipo de buque	Descripción detallada de los trabajos:



Designación del director de obra	Apellidos y nombre::		NIF:
	Teléfono:	Teléfono móvil:	Email:

La Dirección General de la Marina Mercante, si así lo considera, podrá en cualquier momento inspeccionar las obras que se estén llevando a efecto y solicitar la documentación técnica pertinente.

En _____, a _____ de _____ de _____

Fdo.: El representante del taller, varadero o astillero

CAPITAN MARITIMO DE:

De acuerdo a lo establecido en el artículo 11 de la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, le informamos que los datos de carácter personal que consten en esta solicitud serán tratados por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana e incorporados a una actividad de tratamiento con la finalidad de tramitar su solicitud. Los datos serán conservados durante el tiempo necesario para cumplir con la finalidad para la que se recabaron y para determinar las posibles responsabilidades que se pudieran derivar de dicha finalidad y del tratamiento de los datos.

Puede ejercitar sus derechos de acceso, rectificación, supresión y portabilidad de sus datos, de limitación y oposición a su tratamiento, así como a no ser objeto de decisiones basadas únicamente en el tratamiento automatizado de sus datos, cuando procedan, ante la Dirección General de la Marina Mercante, en c/ Ruiz de Alarcón nº 1, 28071 Madrid.

La información complementaria sobre el tratamiento de datos llevada a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante puede consultarse en la Web de la Sede Electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

DECLARACIÓN RESPONSABLE DEL PROPIETARIO DEL BUQUE DE PABELLÓN EXTRANJERO
QUE VA A EFECTUAR TRANSFORMACIONES O REFORMAS EN TERRITORIO ESPAÑOL

En _____, a _____ de _____ de _____

(Place) (Day) (Month) (Year)

Edición: 0

Página 3 de 3