

Real Decreto 784/2021 por el que se aprueba el Reglamento de buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares



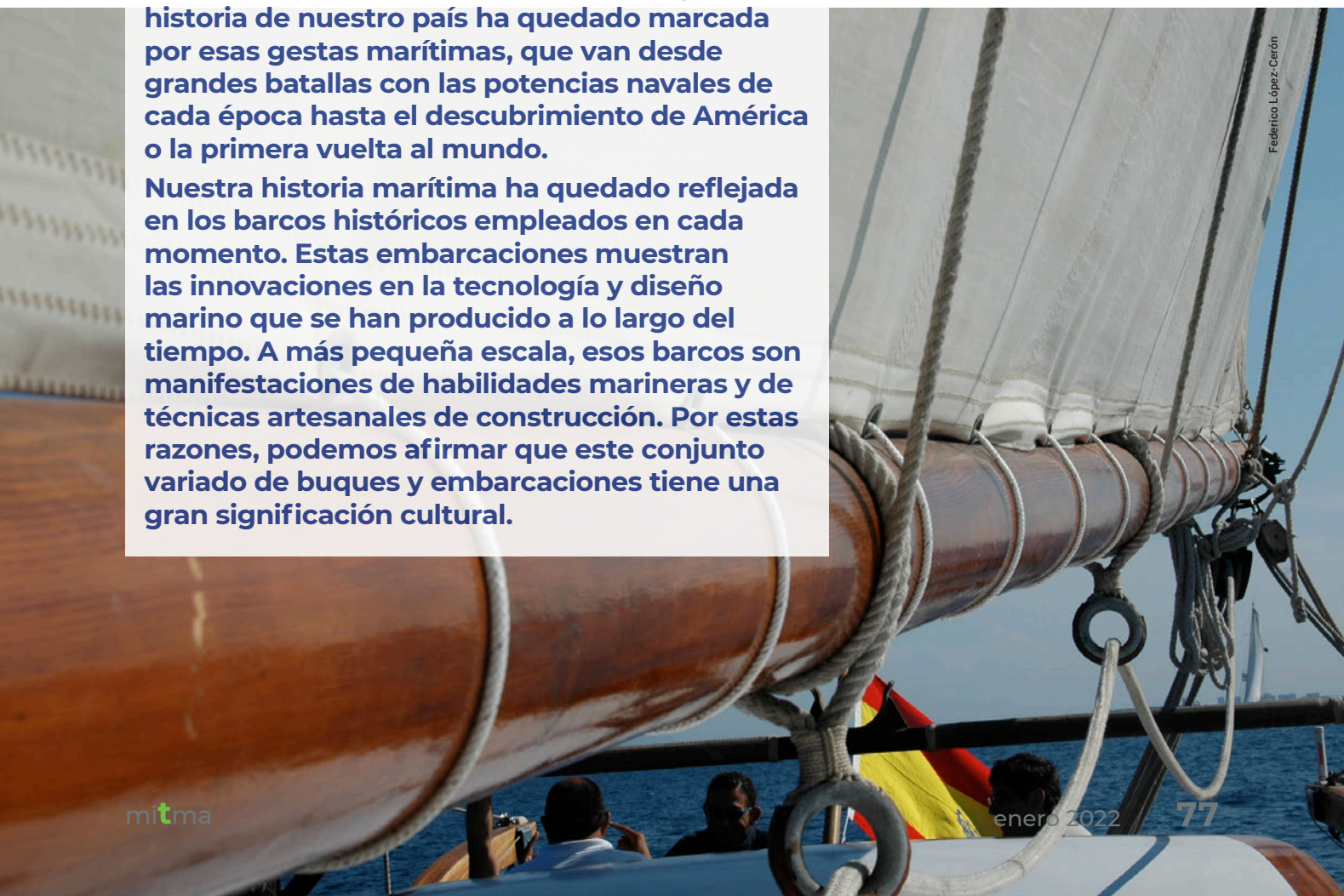
Goleta Sadko.

Buques y embarcaciones históricos, un compromiso pendiente de la marina mercante

España tiene el privilegio de haber sido protagonista de algunas de las más gloriosas hazañas de las que el mar ha sido testigo. La historia de nuestro país ha quedado marcada por esas gestas marítimas, que van desde grandes batallas con las potencias navales de cada época hasta el descubrimiento de América o la primera vuelta al mundo.

Nuestra historia marítima ha quedado reflejada en los barcos históricos empleados en cada momento. Estas embarcaciones muestran las innovaciones en la tecnología y diseño marino que se han producido a lo largo del tiempo. A más pequeña escala, esos barcos son manifestaciones de habilidades marineras y de técnicas artesanales de construcción. Por estas razones, podemos afirmar que este conjunto variado de buques y embarcaciones tiene una gran significación cultural.

- **Texto: Julio Carlos Fuentes Gómez,** subdirector general de Normativa Marítima y Cooperación Internacional, Dirección General de la Marina Mercante.



Federico López-Cerón

El valor de los buques históricos

La conservación de esos barcos ha sido y sigue siendo una tarea difícil. Los buques siempre operan en un entorno duro que castiga los materiales con los que han sido contruidos. Por ello es de justicia reconocer la labor llevada a cabo por particulares, asociaciones y algunas instituciones, a las que debemos agradecer que una parte representativa de esa flota tradicional haya llegado a nuestros días.

Por las razones expuestas queremos celebrar y divulgar el contenido principal del nuevo Reglamento de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares, aprobado por el Real Decreto 784/2021, de 7 de septiembre (publicado en el Boletín Oficial del Estado núm. 236, del día 2 de octubre de 2021).

El nuevo Reglamento de buques y embarcaciones históricas

Con la aprobación de este Real Decreto, España se incorpora al grupo de países de nuestro entorno que prevén un trato específico para sus buques y embarcaciones tradicionales e históricas. Con ello se pone fin al vacío que hasta ahora existía en nuestro ordenamiento jurídico en relación con estas embarcaciones y buques y sus reproducciones.

Fue en la recta final de la tramitación administrativa que daría lugar a la aprobación de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, cuando se incorporó una disposición adicional octava en la que se habilitó al Gobierno para llevar a cabo un desarrollo reglamentario dirigido a prever un registro espe-



Federico López-Cerón

Goleta Sadko y al fondo el Isla Ebusitana.

cial para los buques históricos, así como un régimen simplificado de certificación e inspección. La exposición de motivos de la Ley de Navegación Marítima justificaba esta disposición por “la protección de los buques históricos como parte del patrimonio cultural de España”.

El propio preámbulo del Real Decreto 784/2021, de 7 de septiembre, explica la inspiración en normas internacionales de la nueva

regulación. Llama la atención la distinta naturaleza de los instrumentos que se citan:

- En primer lugar, se cita la Convención para la salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial de 2003, aprobada por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO).
- En segundo lugar, se hace alusión a la Recomendación



Palo Mayor de la Nao Victoria.

1486/2000 del Parlamento Europeo sobre el patrimonio marítimo y fluvial, la cual carece de carácter normativo.

- En tercer lugar, de naturaleza similar a la anterior, está la llamada “Barcelona Charter” o Carta Europea para la Conservación y Restauración de los Barcos Tradicionales que navegan, de 2002, que se considera una guía europea para la conservación y restauración de los buques históricos que todavía navegan y que se elaboró bajo la dirección técnica de la Asociación European Maritime Heritage (EMH).
- En cuarto lugar, el Libro Verde “Hacia una futura política marítima de la Unión”.
- En quinto lugar, el Manifiesto en favor del patrimonio marítimo flotante del estado español o la Declaración de Gijón en el marco del Día Marítimo Europeo de 20 de mayo de 2010.
- En sexto y último lugar, el Memorando de entendimiento sobre el reconocimiento mutuo de certificados para la operación segura de barcos tradicionales en aguas europeas y de certificados de competencia para tripulaciones en barcos tradicionales, de 2005, conocido como *Wilhemshaven Mou (Memorandum of Understanding for traditional ships)*. Este memorando fue firmado por las Administraciones Marítimas de Dinamarca, Estonia, Finlan-

dia, Alemania, Países Bajos, Noruega, España, Suecia y Reino Unido, y supuso por primera vez la adopción de unas condiciones mínimas de seguridad marítima para los buques y embarcaciones tradicionales e históricos y su reconocimiento público.

De estos textos se extrae en el Real Decreto 784/2021, de 7 de septiembre, los elementos que le han permitido perfilar un régimen propio para los buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares, dentro de la política española en materia de marina mercante.

Para comprender mejor el significado de la nueva regulación queremos dar respuesta a las siguientes cuestiones:

- ¿Qué debemos entender por buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares?
- ¿Cómo saber cuántos buques y embarcaciones históricos y reproducciones singulares de los mismos existen en nuestro país?
- ¿Qué documentación técnica deberán tener esos buques y embarcaciones?
- ¿Cómo se va a gestionar su seguridad y mantenimiento?
- ¿De qué beneficios económicos se van a beneficiar los buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares?

Las definiciones de los buques y embarcaciones históricos

El nuevo reglamento incluye varios tipos de buques y embarcaciones a los que se reconoce el carácter histórico.

Detalle de la Nao Victoria.

El primero de estos tipos incluye a todos aquellos barcos que se integran dentro del patrimonio histórico español, circunstancia que se acredita por su inclusión en el Inventario General de Bienes Muebles del Patrimonio Histórico Español o por haber sido declarados de interés cultural por parte de la administración competente.

El segundo engloba a los denominados barcos clásicos, de época o tradicionales singulares. Además de dar una definición de ellos, la norma explica que en ellos deben concurrir determinadas circunstancias (no todas, sino que basta con una o varias), que son las que le confieren su peculiaridad y los hace merecedores de la protección que corresponde a la categoría de los buques históricos. Estas circunstancias son:

1. Formar parte de un tipo de construcción específico que ha dejado de producirse o ya es prácticamente inexistente.
2. Haber sido construido utilizando una tecnología especial o con arreglo a una técnica artesana tradicional, con independencia de que siga siendo empleada.
3. Por su relación con actividades marítimas significativas de España, a causa de su valor cultural, histórico, científico, técnico, estético o de uso.
4. Por haber pertenecido o estar relacionados con alguna autoridad relevante o por haber intervenido en algún acontecimiento de trascendencia histórica.

Sobre la base de la concurrencia de alguna de estas circunstancias, deben entenderse los conceptos, que contiene el reglamento, de barco clásico, de época o tradicional singular. Unas definiciones que se han tomado de los instrumentos internacionales a los que se alude en el preámbulo de la norma.





Federico Lopez-Cerón

Detalle de la Galera Sadko.

La definición de barco clásico se refiere a aquel propulsado a vela o a motor, destinado a la náutica de recreo y construido en madera o materiales metálicos con anterioridad al año 1975. El reglamento amplía esta definición cuando aclara que se incluyen también dentro de ella las réplicas posteriores a ese año y basadas en planos y materiales acordes a la época anterior a 1975. Por el contrario, se excluyen de esta categoría aquellos construidos en serie, aunque fuera anteriores a esa fecha.

Por su parte, el barco de época es aquel construido en madera o metal y botado antes del 31 de diciembre de 1949.

Finalmente, el reglamento dice que se entiende por barco tradicional singular aquel que tenga una significación cultural especial en la historia marinera de España y exige que haya sido construido con anterioridad al año 1975. La significación cultural derivará de que el barco suponga una manifestación de habilidades marineras y técnicas de construcción tradicionales. Aquí se encuentran incluidas un buen número de embarcaciones tradicionales de toda la geografía española, como son las dornas, las falúas, barcas levantinas, chalanas, goletas, llauts y menorquinas, entre otras.

De esta forma, podemos concluir que, dejando a salvo los bu-

ques y embarcaciones que integran el patrimonio histórico español, la consideración de un buque o embarcación como histórico no es solo una cuestión de antigüedad, sino también de concurrencia de alguna de las circunstancias que enumera el nuevo reglamento y que determinan su peculiaridad.

Por lo que se refiere a las reproducciones singulares de buques y embarcaciones históricos podrán ser de dos tipos:

- a. Las que se denominan "tipo", que reproducen las características conocidas de un determinado buque o tipo de buque.
- b. Y las llamadas "operacionales", cuya finalidad principal es mostrar la forma en que operaba el original reproducido, con las mínimas adaptaciones necesarias.

De estas reproducciones singulares, sean tipo u operacionales, se exige que sean lo más fieles posibles al buque o embarcación original. Como es lógico, de una manera flexible se aceptan variaciones en las técnicas y materiales utilizadas en su construcción, en su diseño, en el casco, en el aparejo, en su velamen y demás elementos auxiliares o menores. Esta flexibilidad permite emplear elementos actuales de la navegación en un barco cuya apariencia externa sea prácticamente idéntica, por ejemplo, a la de un galeón o una carabela.

El nuevo reglamento reconoce también la importancia de las reproducciones singulares de buques o embarcaciones históricos desarrolladas por medios electrónicos o en soporte digital. No obstante, la regulación aplicable a las mismas no puede ser la de la marina mercante, en tanto que no tendremos una realidad física destinada a la navegación marítima,



Galeón Andalucía.

sino una creación informática que se regulará por lo dispuesto en la legislación en materia de propiedad intelectual.

El Registro de buques y embarcaciones históricos

El Registro de buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares es el instrumento que nos permitirá conocer cuántos de estos barcos existen en España.

El nuevo registro tiene una individualidad propia, pero no se contempla de manera separada del Registro de buques y empresas navieras y, al igual que este, depende de la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM).

La norma aclara el alcance de la publicidad de los buques y embarcaciones inscritos en el Registro. A tal fin, se aclara que la información de cada buque o embarcación

histórico o de sus reproducciones singulares es pública, a excepción de aquellos documentos aportados para su inscripción, para cuyo acceso es precisa una autorización expresa de sus titulares registrales.

Como es lógico, la inscripción en el Registro de buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares exige acreditar que estamos realmente ante un barco que se puede integrar en alguna de estas categorías. Para ello se aportará la información que detalla el reglamento a través de un formulario que, desde el 2 de noviembre de 2021 (un día después de su entrada en vigor), está disponible en la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma): (https://sede.mitma.gob.es/SEDE/ELECTRONICA/LANG_CASTELLANO/OFICINAS_SECTORIALES/MARINA_MERCANTE/Registro_buques/RBH/).

La solicitud del interesado irá seguida de una comprobación

de las condiciones del buque o embarcación por parte del servicio de inspección de la Capitanía Marítima donde se encuentre el buque o embarcación, que verificarán su estado de conservación y las circunstancias expuestas para su calificación como histórico.

Cuando surjan dudas sobre el carácter histórico de un buque o embarcación se abrirá un período de prueba, en el que se podrá solicitar el criterio de un especialista de cualquiera de los museos navales y marítimos españoles. Esta previsión está relacionada con la encomienda que se hace a la DGMM para que promueva la colaboración con los museos navales y marítimos españoles, cuya aportación en este terreno se reconoce. La finalidad de esta colaboración presenta tres vertientes:

- a. La determinación de los criterios empleados para la inscripción en el Registro de buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares,

Los orígenes del nuevo reglamento

Texto: Federico López-Cerón,
jefe de Servicio de Prevención
de Riesgos Laborales de la DGMM.

En un reciente artículo de la revista de Ingeniería Naval (junio 2019) sobre “El patrimonio marítimo español y el proyecto de su reglamento”, el autor, y uno de los ponentes del actual reglamento, José Miguel Manaute Raposo, señala un dato esclarecedor sobre la apatía que, en materia de patrimonio marítimo, ha habido en nuestro país en las últimas tres décadas: en los informes del *Wilhemshaven Mou* se establece que en Europa hay unos 5 000 barcos clasificados como históricos, de los cuales 1400 pertenecen al Reino Unido, uno de los países que protege su patrimonio; España apenas llega a 10 barcos registrados. Este dato confirma la máxima de que “quien no protege su patrimonio o bien lo perderá, o se lo robarán”. Ejemplos hay.

Esta realidad es el resultado de la dispersa legislación, de un apoyo institucional insuficiente y de una falta de vocación marinera, lo que no significa que España se encuentre en la bancarrota a nivel de patrimonio marítimo. Hasta la fecha, algunos armadores de los buques más representativos, determinadas organizaciones privadas formalizadas en fundaciones, como la Fundación Española de Barcos de Época Clásicos (AEBCE), Fundación Hispania, Fundación Nao Victoria, Fundación Canaria Correillo La Palma- asociaciones, astilleros, entidades públicas muy vinculadas al patrimonio marítimo –como el Museo Naval de Madrid, el Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán, el Museo Naval y de Arqueología subacuática de Cartagena– se han ocupado del mantenimiento y conservación de embarcaciones históricas. Hay que destacar, por los esfuerzos de conservación llevados a cabo, superando obstáculos económicos e institucionales, la labor en Cataluña del Museu Marítim de Barcelona; en Galicia, del Museo Do Vigo, la Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial, la Asociación Cultural Mariñeira os Patexeiros y la Asociación Galega de Carpinterías de Ribeira (AGALCARI); en el País Vasco, la Red de Museos de

la Costa Vasca Untzi Museoa o, en Andalucía, el Astillero de Carpintero de Ribera Nereo, entre otros. Y finalmente la labor que realizan apasionados e incombustibles investigadores, estudiosos y especialistas, que han mantenido durante esta travesía del desierto la llama encendida del patrimonio marítimo de forma dispersa, callada y perseverante.

El reglamento que ahora ha visto la luz tuvo su primer borrador en la etapa del director general José Luis López-Sors (2000-2004), pero fue la disposición adicional octava de la Ley de Navegación de 2014 sobre los buques históricos y sus réplicas, aunque con una redacción un tanto difusa, que marcó un punto de inflexión en este devenir cultural. Esta iniciativa vino de la mano del entonces director general Rafael Rodríguez Valero y abrió la puerta a este anhelado reclamo.

Fue el armador del pailebote Isla Ebusitana, Antonio Lorente, quien agrupó en 2015 a una representación del sector con la intención de impulsar desde la iniciativa privada el primer paso para el cambio jurídico de estos buques y embarcaciones. En este equipo se integraron, por parte de las fundaciones, un representante de la AEBEC, Leonardo García de Vincentiis, que posteriormente fue nombrado presidente de la Junta; Eduardo Jardón, de la Fundación Hispania; Pablo Carreras, por parte de Museo Do Mar de Galicia; Elvira Mata, del Museu Marítim de Barcelona y, finalmente, como profesor asociado de la Universidad Politécnica de Cartagena (UPCT) y jefe de Distrito de Mazarrón de la DGMM, este que les escribe.

La primera reunión para la génesis del futuro reglamento tuvo lugar el día 29 de septiembre de 2015, encabezada por el director general y con la presencia de los subdirectores de Inspección y Seguridad Marítima, José Luis García Lena y Víctor Jiménez. El objetivo estaba trazado para dotar a los buques y embarcaciones históricas, de época, clásicos y tradicionales de un estatuto específico que permitiera proteger, preservar y recuperar el patrimonio histórico flotante y tradicional existente en nuestro país. Seis años después se ha hecho realidad y es deseo de todos que sea el comienzo de una nueva forma de entender y gestionar el patrimonio tangible e intangible de unas embarcaciones que, por si no lo saben, poseen alma y personalidad. Pero, eso, será objeto de otra historia que contar.



Reunión del grupo de trabajo en la DGMM:
Eduardo Jardon, Antonio Carreras,
Elvira Mata, Leandro Garcia,
Federico López-Cerón.

de acuerdo con los estándares internacionales.

- b. La realización de consultas acerca del carácter histórico de un buque o embarcación.
- c. La difusión y conservación de la historia y el patrimonio naval español.

Esta misma colaboración también se podrá extender a asociaciones e instituciones entre cuyas actividades se incluya la promoción del patrimonio marítimo español.

La documentación de los buques y embarcaciones históricos

El reglamento, en aras de favorecer a los propietarios de buques y embarcaciones históricos, lleva a cabo una simplificación de la documentación que se exige a estos barcos.

En la actualidad y con carácter general, a todos los buques se les exige que cuenten con una patente de navegación, un certificado de matrícula, un certificado de arque, el rol de despacho y dotación, el diario de navegación, el cuaderno de máquinas (véase el artículo 78 de la Ley de Navegación Marítima), el certificado de gestión y los certificados de seguros a que vienen obligados, sin perjuicio de otros certificados exigidos por los convenios y normas internacionales.

Con la aprobación de este reglamento, los buques inscritos en el Registro de buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares solo tendrán que contar con la patente de navegación si tienen más de 20 GT (en esto no hay diferencia con el resto de los buques y embarcaciones), el rol de despacho y dotación si tienen tripulación profesional, las pólizas



Federico López-Cerón

Cubierta del Isla Ebusitana.

de cobertura de riesgos en atención a la actividad que desarrollen y su certificado de cumplimiento. Ello supone pasar de ocho certificados y documentos exigidos con carácter general a un máximo de cuatro, que podrían llegar a ser solo dos.

El documento más relevante para los buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares será el llamado certificado de cumplimiento. Se trata de un documento hecho a medida de cada uno de estos barcos. A través de este certificado de cumplimiento, la administración marítima declarará que el buque o embarcación respeta los requerimientos de seguridad y sigue las medidas operacionales y anticontaminantes que le sean exigibles, determinadas en atención a sus características y actividad.

Los elementos identificativos de los buques y embarcaciones históricos también se adaptan a

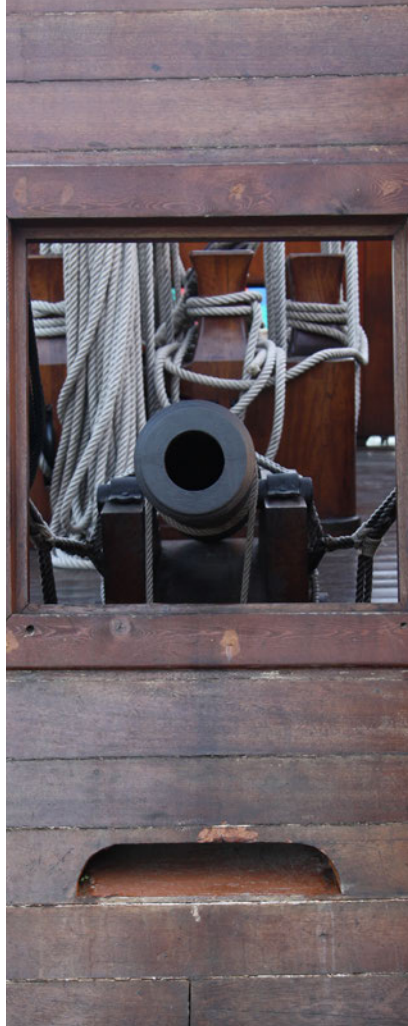
su estética y se prevé la utilización del pabellón histórico, formado por la actual bandera nacional, con la corona real en sus colores, a la que se incorpora un ancla inclinada, de color azul marino, en el ángulo superior al asta.

La seguridad, mantenimiento y mejora de los buques y embarcaciones históricos

La especialidad que en materia de seguridad y protección frente a la contaminación se prevé para los buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares reside en el cumplimiento de los requisitos que se establecerán en el certificado de cumplimiento. Vuelve a destacar aquí el papel del certificado de cumplimiento como

aquel que determina los requisitos que de manera específica se van a exigir a cada uno de estos barcos. Estos requisitos se establecerán teniendo en cuenta las características de cada buque o embarcación, la finalidad de los servicios que vaya a prestar y las navegaciones previstas. Y cuando proceda, se determinarán medidas complementarias de carácter operacional y restricciones específicas para su navegación, de acuerdo con su sistema de gestión.

El certificado de cumplimiento también incluye la determinación de las inspecciones a las que se haya de someter el buque o embarcación y la declaración de que respeta los requerimientos previstos para el mismo. Por último, indicará los certificados que puedan exigir los convenios internacionales y



Federico López-Cerón

que resulten aplicables al buque o embarcación.

El control de la seguridad, por parte de la w, se llevará a cabo sobre los buques históricos españoles y también sobre los extranjeros, teniendo en cuenta para estos los convenios internacionales o memorándums sobre buques tradicionales o históricos.

Se precisa también que cualquier obra de mantenimiento o mejora que altere o pueda alterar los elementos del buque o embarcación histórico, o de la reproducción singular, deberá ser aprobada y controlada por la administración marítima. Y en el caso de que el buque o embarcación que formen parte del patrimonio histórico, además, se precisa la autorización previa y el control posterior, en su caso, de la administración competente.

La Nao Victoria atracada en el Puerto de Cartagena.



Federico López-Cerón

El régimen económico, social y fiscal de los buques y embarcaciones históricas

Los preceptos con los que finaliza el reglamento recuerdan las normas ya existentes en lo que se refiere a las transmisiones y derechos relacionados con la titularidad de buques y embarcaciones históricas, o de sus reproducciones singulares, así como con su salida del territorio nacional. Una regulación que ya se encontraba en la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español.

Se conceden, además, las ventajas del régimen de voluntariado cultural a las actividades que se desarrollan en los buques y embarcaciones históricas o de sus reproducciones singulares.

Por lo que se refiere a los beneficios fiscales que puedan corresponder a los buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares se han de establecer en normas con rango de ley, a las que se remite el reglamento. En este

sentido, el anteproyecto de ley por el que se modifica el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y de la Ley de Navegación Marítima, cuya tramitación administrativa ya está en marcha, se contemplan una bonificación del cien por ciento de las tasas de la marina mercante para los buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares.

El reglamento sí prevé que no haya ninguna contraprestación por las inspecciones y auditorías realizadas por la administración marítima sobre estos buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares para el control de la seguridad y contaminación.

Desafío entre el Isla Ebusitana y Sadko.



Perspectivas para los buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares

Para finalizar, hay que señalar que el nuevo Reglamento de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares, aprobado por el Real Decreto 784/2021, de 7 de septiembre, está llamado a abrir una nueva etapa de colaboración entre las instituciones implicadas en esta materia. La finalidad no puede ser otra que facilitar la conservación de este importante patrimonio marítimo español.

La tarea que ahora tenemos por delante es la de identificar todos esos buques y embarcaciones históricas y fomentar su conservación y restauración. A ello debe unirse la divulgación de su existencia y de su valor, que debe acompañarse por la incorporación progresiva de ayudas y beneficios fiscales que facilite esta importante misión. Una muestra más de la importancia del sector marítimo español. ■