



7 de febrero de 2020

**MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL PROYECTO DE REAL
DECRETO POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE BUQUES Y
EMBARCACIONES HISTÓRICAS Y SUS REPRODUCCIONES SINGULARES**

Ministerio/Órgano proponente	MINISTERIO DE FOMENTO	Fecha	07.02.2020
Título de la norma	Proyecto de Real Decreto por el que se aprueba el reglamento de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares.		
Tipo de Memoria	Normal <input checked="" type="checkbox"/> Abreviada <input type="checkbox"/>		
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
Situación que se regula	Las especialidades en materia de registro, certificación e inspección de los buques y embarcaciones adscritos al Servicio Marítimo de la Guardia Civil.		
Objetivos que se persiguen	Adaptar el régimen general en esta materia a las especialidades que se derivan		
Principales alternativas consideradas			
CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO			



Tipo de norma	Real Decreto
Estructura de la Norma	El proyecto de real decreto consta de un artículo único, que aprueba el reglamento de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares, una disposición derogatoria y dos disposiciones finales. El reglamento, que se incluye como anexo, consta de 21 artículos agrupados en cinco capítulos.
Informes recabados	<p>La norma ha sido informada por los Ministerio de Defensa, de Hacienda y de Cultura.</p> <p>Cuenta el proyecto normativo con el informe de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Fomento, la aprobación previa del Ministerio de Política Territorial y Función Pública y con el dictamen del Consejo de Estado.</p>
Trámite de audiencia	En el trámite de audiencia han participado las asociaciones del sector.
Principios de buena regulación	En cuanto a su contenido y tramitación este proyecto observa los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia, exigidos como principios de buena regulación por el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.
ANALISIS DE IMPACTOS	
ADECUACIÓN AL ORDEN DE COMPETENCIAS	El título competencial prevalente se encuentra en el artículo 149.1ª.20 CE, que reconoce al Estado la competencia exclusiva sobre marina mercante.



IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO	Efectos sobre la economía en general.	
	En relación con la competencia	<input type="checkbox"/> la norma no tiene efectos significativos sobre la competencia. <input checked="" type="checkbox"/> la norma tiene efectos positivos sobre la competencia. <input type="checkbox"/> la norma tiene efectos negativos sobre la competencia.
	Desde el punto de vista de las cargas administrativas	<input checked="" type="checkbox"/> supone una reducción de cargas administrativas. Cuantificación estimada: _____ <input type="checkbox"/> incorpora nuevas cargas administrativas. <input type="checkbox"/> no afecta a las cargas administrativas.
	Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma <input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de la Administración del Estado. <input checked="" type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de otras Administraciones Territoriales.	<input type="checkbox"/> implica un gasto: <input type="checkbox"/> implica un ingreso.
IMPACTO DE GÉNERO	La norma tiene un impacto de género	Negativo <input type="checkbox"/> Nulo <input checked="" type="checkbox"/> Positivo <input type="checkbox"/>



OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS	
OTRAS CONSIDERACIONES	

I. Oportunidad de la propuesta

1 Motivación

La disposición adicional 8ª de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima habilitó al Gobierno para llevar a cabo un desarrollo reglamentario dirigido a prever un registro especial para los buques históricos, así como un régimen simplificado de certificación e inspección.

2 Fines y objetivos perseguidos

El propósito del futuro real decreto es desarrollar esas previsiones, lo que ha de traducirse en un régimen más flexible y adaptado a la realidad de estos buques y embarcaciones históricas. Ello habría de englobarse dentro de un conjunto de medidas a adoptar a corto o medio plazo y que proporcionen el necesario apoyo y protección de esos buques históricos que, como señalaba la exposición de motivos de la Ley de Navegación Marítima, son “parte del patrimonio cultural de España”.

3 Alternativas

La Ley de Navegación Marítima no deja más opción que el desarrollo reglamentario que se habilita y que ha de permitir excepciones al régimen general de matriculación, de certificación y de inspección de estos buques



históricos, con mayores facilidades que el régimen general, regulado principalmente en el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles.

4. Adecuación a los principios de buena regulación.

De acuerdo con lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, durante la elaboración y tramitación del futuro real decreto se ha tratado de asegurar la aplicación de los principios de buena regulación, de transparencia, necesidad, eficacia, proporcionalidad y eficiencia. Además, en todo momento, se ha garantizado la participación de los ciudadanos en la elaboración de la norma, atendiendo al propósito de reforzar la seguridad jurídica y en atención a la evaluación periódica del ordenamiento jurídico en el ámbito de que se trata a la búsqueda de su mejora.

II. Contenido: Estructura y contenido.

La nueva regulación se aprueba al amparo de la disposición adicional 8ª de la Ley de Navegación Marítima, como ya se ha dicho. Consta de un artículo único, que aprueba el reglamento de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares, una disposición derogatoria y dos disposiciones finales. El reglamento, que se incluye como anexo, consta de 21 artículos agrupados en cinco capítulos, cuyo contenido se describe a continuación.

El capítulo I contiene las disposiciones generales, en las que se comprende el objeto de la norma, limitado a las cuestiones que entran dentro de las competencias del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y, dentro del mismo, a la Dirección General de la Marina Mercante. Estas cuestiones comprenden el registro, documentación y el establecimiento de un régimen simplificado de certificación e inspección para estos buques históricos.



El ámbito de aplicación de la norma viene a delimitar que se entenderá por buques históricos, distinguiéndose dos grupos: aquellos que tienen esta condición por su inclusión en el ámbito de los bienes integrantes del patrimonio histórico (letras a y b) – estos serían los barcos históricos en sentido estricto- y los que lo tendrían por otras circunstancias (que serían las demás letras) –y estos serán los que después se llaman “barco clásico, de época o tradicional”. Estas circunstancias son las que sirven después al artículo 3 para dar un concepto de buque y embarcación histórica, que comprende todos los supuestos indicados en el artículo 2.

El artículo 4 da el concepto de reproducción singular, como réplicas originales de una embarcación o buque histórico, pero permitiendo que su construcción emplee materiales modernos, así como adaptaciones de sus elementos auxiliares o menores, lo que incluye materiales utilizados, interiores, equipos (dentro de los cuales están los motores). Además, las reproducciones singulares de buques y embarcaciones históricas podrán ser de tres tipos:

- a) Una reproducción singular tipo, que es aquella que reproduce las características conocidas de un determinado buque o tipo de buque.
- b) Una reproducción singular operacional, que es aquella que cuya finalidad principal es mostrar la forma en que operaba el original reproducido, con las mínimas adaptaciones necesarias.
- c) Una reproducción singular digital, que es aquella llevada a cabo, total o principalmente, por medios electrónicos.

El capítulo II regula el Registro de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares, al que se dedican los artículos 5 a 9.

En su configuración, este registro se conformará como una base de datos informatizada accesible a través del sitio web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Asimismo, el registro se gestionará dentro del Registro de Buques y Empresas Navieras, dependiendo del Director General de la Marina Mercante. La gestión del registro se encomienda al Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección.



La inscripción en el Registro de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares se configura como condición para contar con el régimen simplificado de certificación e inspección que se regula en este reglamento.

La norma regulará la forma de llevar a cabo la inscripción, el procedimiento que llevará a cabo al Dirección General de la Marina Mercante en el plazo máximo de tres meses, la consecuencia de la inscripción de buques y embarcaciones pesqueros en el Registro (que será su baja automática en el Censo de la Flota Pesquera Operativa, con los mismos efectos y beneficios que el desguace), la publicidad de la documentación aportada al Registro y la baja en el Registro.

El capítulo III regula la documentación de los buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares, la cual –en el artículo 10- se limita a los siguientes:

- a) La patente de navegación cuando tengan un TRB o Registro Bruto igual o superior a 20.
- b) El rol de despacho y dotación cuando se destine a un uso comercial.
- c) El certificado de cumplimiento.
- d) Las pólizas de cobertura de riesgos en atención a la actividad que desarrollen.

De estos documentos el más específico de los buques históricos es el certificado de cumplimiento, a través del cual 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 en atención a sus características y actividad.

En cualquier caso, los buques y embarcaciones históricas deberán contar también con los certificados que puedan exigir los convenios internacionales que les resulten aplicables.



En este capítulo se regula también la identificación de estos buques, que se llevará a cabo principalmente a través del nombre, la matrícula placa del registro, el gallardete y el número IMO, si lo tuviere, del buque o embarcación.

El capítulo IV contiene las normas en materia de seguridad, mantenimiento y mejora de los buques y embarcación históricas y de sus reproducciones singulares. 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 determinará medidas complementarias de carácter operacional y restricciones específicas para su navegación, de acuerdo con su sistema de gestión.

El control de la seguridad, que lleva a cabo la Dirección General de la Marina Mercante, se llevará a cabo sobre los buques históricos españoles y también 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 histórica 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.

Por último, el capítulo V establece el régimen económico, social y fiscal. En él se incluyen las previsiones relativas al régimen de transmisión y derechos relacionados con la titularidad de los buques y embarcaciones históricas y de sus reproducciones singulares, reconociendo a la Administración Pública un derecho de retracto.



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

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. Lo que sí se hace ya en la norma es no prever 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.

Por último, se precisa el régimen aduanero aplicable a la salida del territorio nacional de los buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares, teniendo especialmente en cuenta los condicionantes que se derivan de su pertenencia al Patrimonio Histórico Español

III. Análisis jurídico

1. Fundamento jurídico y rango normativo

La futura norma cumple con el rango que previó la habilitación legal contenida en la Ley de Navegación Marítima.

2. Relación con otras normas jurídicas (internas/europeas)

Precisamente su rango permite establecer las especialidades frente al régimen general aplicable a los buques y embarcaciones abanderados en España, así como ser un complemento de las normas internacionales sobre esta materia. Entre estas destacan la llamada “Barcelona Charter” (Carta Europea para la Conservación y Restauración de los Barcos Tradicionales que navegan, 2002), que constituye una guía europea para la conservación y restauración de los buques históricos que navegan, realizada bajo la dirección técnica de la asociación European Maritime Heritage (EMH), y



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, conocido como Wilhemshaven Mou (Memorandum of Understanding for traditional ships).

3. Desarrollo y ejecución

No se contempla ningún desarrollo normativo de esta norma.

4. Justificación de su entrada en vigor.

Su entrada en vigor, se ajustará a lo que dispone el artículo 23 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

V. Adecuación al orden competencial.

La futura norma se encuadra dentro de la competencia exclusiva del Estado en materia de marina mercante, de acuerdo con el artículo 149.1.20 de la Constitución Española.

VI. Descripción de la tramitación.

La norma ajustará su tramitación al artículo 26 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno. La norma se sometió al trámite de consulta pública entre el 1 de enero y el 10 de marzo de 2018. Así se publicó en el siguiente enlace de la página web del entonces Ministerio de Fomento: <https://www.mitma.gob.es/informacion-para-el-ciudadano/participacion-publica/audiencia-e-informacion-publica-sobre-real-decreto-regimen-especial-de-los-buques-historicos-y-replicas>.

Los siguientes trámites serán el sometimiento de la norma a audiencia pública, la petición de informes a otros Ministerios afectados, como son el de Política Territorial y Función Pública, Defensa, Cultura y Hacienda, el informe de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y la petición del preceptivo dictamen del Consejo de Estado.



VII. Análisis de impactos

1. Impacto económico

Se espera que la norma tenga un impacto económico positivo en cuanto permita relanzar un ámbito de la náutica que genera interés tanto de las empresas como de los ciudadanos por impulsar y conocer esta importante parte de nuestro patrimonio histórico.

2 Impacto presupuestario

Desde el punto de vista presupuestario, la aplicación de la norma no significará ni nuevos ni menores ingresos ligados a la creación o supresión, respectivamente, de alguna figura tributaria, ni tampoco conllevará un mayor gasto puesto que la Administración Marítima desarrollará las funciones que le corresponde con los medios con los que cuenta actualmente. Así, el impacto presupuestario es mínimo, por cuanto no hay en esta norma medidas fiscales que afecten a los presupuestos. Tan solo cabe reseñar la gratuidad de las actuaciones de la Administración Marítima, que dado el número no elevado de estos buques y embarcaciones históricas apenas tiene relevancia sobre los ingresos públicos.

3 Cargas administrativas

Frente al régimen general de los buques y embarcaciones, esta norma simplifica y adapta la normativa en vigor. Los documentos exigibles a los buques y embarcaciones históricas y sus réplicas, ya señalados, suponen la exención de otros como son el certificado de arqueo, el certificado de gestión o el diario de navegación. Una simplificación que conlleva, en consecuencia, menos burocracia y costes.

4. Impacto por razón de género, la infancia, adolescencia y familia

En cuanto al impacto de género, previsto en el artículo 19 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva entre mujeres y hombres, y en el artículo 26.3.f) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del



Gobierno, el nuevo real decreto no tiene afección sobre el impacto de género. De acuerdo con lo establecido en la disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de protección a las familias numerosas, se destaca que este proyecto de orden tampoco tiene impacto en materia de familia. Finalmente, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 22 quinquies de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor, de modificación parcial del Código Civil y de la Ley de Enjuiciamiento Civil, se destaca que este proyecto de orden carece de impacto en relación con la infancia y la adolescencia.

VIII. Evaluación ex post.

En relación con la posibilidad de evaluación ex post prevista en el artículo 3 del Real Decreto 286/2017, de 24 de marzo, por el que se regulan el Plan Anual Normativo y el Informe Anual de Evaluación Normativa de la Administración General del Estado, se ha considerado que ninguno de los criterios que se recogen en el apartado 1 de dicho precepto encaja en las características de esta norma. Por ello no se prevé que se lleve a cabo dicha evaluación, sin perjuicio del seguimiento que siempre hace la Dirección General de la Marina Mercante de las normas que regulan su ámbito de competencia.