



ASUNTO: CONVERSIÓN IMPORTANTE DE LA EMBARCACIÓN DE RECREO			
Nº EXPEDIENTE:			
TIPO DE BUQUE:	PESCA	<input type="checkbox"/>	
	PASAJE	<input type="checkbox"/>	> 24/12 METROS ¹ <input type="checkbox"/>
	CARGA	<input type="checkbox"/>	≤ 24/12 METROS <input checked="" type="checkbox"/>
	RECREO	<input checked="" type="checkbox"/>	
	OTRO	<input type="checkbox"/>	
	N/A	<input type="checkbox"/>	
OTRAS CONSULTAS:			

PALABRAS CLAVE

 CONVERSIÓN MODIFICACIÓN INSCRIPCIÓN REGISTRO ABANDERAMIENTO
MATRICULACIÓN PROYECTO EMBARCACIONES RECREO

REGLAMENTACIÓN APLICABLE

- Real Decreto 98/2016, de 11 de marzo, por el que se regulan los requisitos de seguridad, técnicos y de comercialización de las motos náuticas, embarcaciones deportivas y sus componentes.
- Real Decreto 1435/2010, de 5 de noviembre, por el que se regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en las listas sexta y séptima del registro de matrícula de buques.

CONSULTA

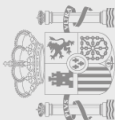
Se consulta por capitanías marítimas cómo deben tratarse durante el trámite de abanderamiento las discrepancias encontradas que puedan suponer una **conversión o modificación importante de la embarcación** en el ámbito del RD 98/2016, el cual no sólo se aplica a embarcaciones nuevas sino también a las que *sean objeto de una modificación importante*.

RESPUESTA

En Real Decreto 1435/2010, de 5 de noviembre, detalla en sus artículos 9 y 10 los documentos requeridos para el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo provistas y carentes respectivamente de marcado CE. En ambos casos se da en ocasiones la circunstancia de que la instalación propulsora real en el momento de la solicitud de abanderamiento no coincide con la que figura en la documentación aportada, como puede ser en la Declaración UE de Conformidad, en el certificado de baja en el registro del país de procedencia, o incluso en los certificados de navegabilidad, de inspección de buques (C.I.B.), de construcción por unidades o de homologación en el caso de embarcaciones que retornan a pabellón nacional. En respuesta a consultas recibidas desde las capitanías marítimas se indican a continuación cuestiones a tener en cuenta, no solo para la instalación propulsora sino para desviaciones en general respecto a la documentación de la embarcación.

El Real Decreto 98/2016, de 11 de marzo, que traspone al ordenamiento jurídico nacional la Directiva 2013/53/UE, establece en su Artículo 2.f) que se aplica, entre otros, a *las embarcaciones que sean objeto de una*

¹ 12 m en pasaje, 24 m resto





modificación importante (conversión importante en el texto de la Directiva). Tales embarcaciones deben, por tanto, ser objeto de una evaluación de la conformidad, tanto si disponían de un marcado CE previo como si no². El requisito no depende de la fecha de construcción, sino de la fecha de puesta en el mercado o puesta en servicio del nuevo producto resultante de la conversión.

En su artículo 33 el citado Real Decreto establece que “*Toda persona que introduzca en el mercado o ponga en servicio un motor de propulsión o una embarcación que haya sufrido una modificación o conversión importante de los motores o de la embarcación, (...), aplicará el procedimiento a que se refiere el artículo 39 antes de introducir el producto en el mercado o ponerlo en servicio*”, refiriéndose el citado artículo 39 al procedimiento de Evaluación Posterior a la Fabricación.

Resulta conveniente, pues, tratar de aclarar qué debe entenderse por **conversión o modificación importante**, pues ello determina si por el distrito marítimo debe exigirse una nueva Declaración UE de Conformidad.

Según el Artículo 4.9 del Real Decreto 98/2016 (correspondiente al Artículo 3 (7) de la Directiva 2013/53/UE) es una **conversión importante de la embarcación toda conversión de una embarcación existente que:**

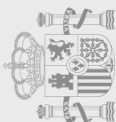
- **modifique el medio de propulsión^A de la misma,**
- **conlleve una modificación importante del motor^B o**
- **altere de tal modo la embarcación que pueda incumplir los requisitos^C esenciales de seguridad y de protección del medio ambiente establecidos en este real decreto.**

^A El mismo Real Decreto define **medio de propulsión** en su Artículo 4.10 (correspondiente al Artículo 3 (8) de la Directiva) como *toda sistema destinada a impulsar la embarcación, incluidos sistemas tales como las hélices de chorros de agua, accionadas por tracción mecánica.*

Es necesario recurrir a la Guía de Aplicación de la Directiva emitida por la Comisión Europea (RCD 2013/53/UE Guidelines) para encontrar algunas aclaraciones al respecto. Así, se indican en ella como ejemplos de cambio de medio de propulsión (página 15) el cambio de eje portahélice convencional a chorro de agua o a hélice supercavitante. También aclara dicha guía (página 14) que la sustitución del motor por otro del mismo tipo no se considera un cambio de medio de propulsión, y consecuentemente la sustitución del motor no es una “conversión importante de la embarcación” a menos que se sobrepase la potencia máxima de la embarcación.

^B Se define **modificación importante del motor** en el Artículo 4.8 del Real Decreto 98/2016 (correspondiente al Artículo 3(6) de la Directiva) como *toda modificación de un motor de propulsión que pueda dar lugar a que se superen los valores límites de emisión que figuran en el anexo I parte B o aumente la potencia nominal del motor en más de un 15%. El mismo Real Decreto aclara que la sustitución normal de componentes del motor que no alteren las características de emisión o de los límites de potencia fijados en el párrafo anterior no se consideran modificaciones importantes del motor. La Guía de Aplicación de la Directiva añade que el mantenimiento o la sustitución de componentes pueden alcanzar la reconstrucción del motor completo dentro de las especificaciones del fabricante.*

² El Real Decreto no contempla excepciones. Aunque la Guía de Aplicación de la Directiva emitida por la Comisión Europea (RCD 2013/53/UE Guidelines) indica que el artículo 2.I.f) de la Directiva no se aplica a las embarcaciones comercializadas o puestas en servicio antes del 16 de junio de 1998, la influencia de las reformas en el proyecto original y el mantenimiento de las condiciones de seguridad deben documentarse técnicamente, lo cual únicamente sería posible en los casos de las embarcaciones ya abanderadas en España con anterioridad a dicha fecha – carentes de marcado CE –, de las cuales exista un proyecto individual suscrito por técnico titulado competente que fuera reformado por el mismo técnico o completado con otro proyecto de reforma, suscrito este por el mismo u otro técnico titulado competente. Tal proyecto debería en cualquier caso hacer hincapié en la ausencia de variaciones en los requisitos esenciales de la Directiva respecto al proyecto original, en especial en los requisitos de emisiones.





La Guía de Aplicación de la Directiva precisa también (página 14) que si la modificación puede potencialmente dar lugar a que se superen los límites de emisiones de escape se considera modificación importante incluso en el caso de que el incremento de potencia no llegue el 15%.

^C Por último la Guía de Aplicación de la Directiva precisa (página 15) que se incluyen en la definición de **conversión importante** las alteraciones que pueden dar lugar a que la embarcación deba ser considerada como una nueva embarcación diferente de la anterior, es decir, cuyo alcance pueda poner en entredicho el cumplimiento de los requisitos esenciales de seguridad por el nuevo producto, por ejemplo los de estabilidad y flotabilidad por adición de pesos altos (flybridge, palos, jarcia,...). Idéntica situación se da en embarcaciones que fueron evaluadas por normativa anterior a la Directiva y que pueden dejar de cumplir los criterios de aceptación que dieron lugar a su abanderamiento inicial (estabilidad, resistencia estructural, maniobra,...).

*

Así pues, deben ser consideradas a priori conversiones importantes de la embarcación, y por lo tanto susceptibles de evaluación o reevaluación de la conformidad de esta con el Real Decreto 98/2016, las citadas anteriormente, y en concreto, a título de ejemplo:

- I. El cambio de tipo de motor (intraborda/intrafueraaborda/fueraaborda)
- II. El cambio de tipo de combustible (diésel/gasolina/GNL/GLP)
- III. El cambio de tipo de escape (integrado/no integrado, sobre flotación/bajo flotación)
- IV. El cambio de tipo de propulsión (remo/vela/motor)
- V. El cambio de tipo de propulsor (eje con hélice convencional/cola en Z/ saildrive / waterjet /hélice supercavitante,...)
- VI. El cambio de uno a dos propulsores (o viceversa)
- VII. El incremento de potencia nominal sobre la potencia máxima de la embarcación, si se dispone de este dato, o del 15% sobre la potencia instalada original en caso contrario.
- VIII. El montaje, la retirada o la sustitución de elementos que puedan dar lugar a variación en los límites de emisiones, aunque no se incremente la potencia en más de un 15%.
- IX. Las modificaciones estructurales (caseta, flybridge, plataforma, quilla, nuevas aberturas en casco o superestructura,...)
- X. La modificación de cualquiera de las dimensiones principales en más de un 1%.
- XI. Cualquier cambio que dé lugar a variaciones significativas de desplazamiento en rosca o posición del centro de gravedad, y en concreto variaciones en el desplazamiento superiores al 5%.
- XII. La instalación de nuevos tanques – como por ejemplo tanques de retención – si dicha instalación comporta variaciones significativas de desplazamiento en rosca y posición del centro de gravedad.
- XIII. Aquellas obras o reparaciones susceptibles de introducir nuevos riesgos y/o afectar a los requisitos esenciales de seguridad establecidos en el Real Decreto 98/2016 (por ejemplo incremento de la superficie vélica).
- XIV. El incremento de personas a bordo sobre el número establecido en la Declaración UE de Conformidad (embarcaciones CE) o en el certificado de navegabilidad.
- XV. El cambio de categoría de diseño en embarcaciones con marcado CE.
- XVI. El cambio de zona de navegación cuando comporta cambio de categoría de diseño (embarcaciones con marcado CE) o cuando no puede evaluarse la adecuación a una zona superior con base en la documentación que sirvió para su abanderamiento (embarcaciones existentes comercializadas antes del 16/06/1998 sin marcado CE).





*

Por el contrario, no se consideran conversiones importantes de la embarcación, y por lo tanto no son a priori susceptibles de evaluación o reevaluación de la conformidad, a título de ejemplo:

1. El cambio de un motor por otro del mismo tipo (diésel a diésel, intrafueraaborda a intrafueraaborda,...) que cumpla los límites de emisiones establecidos en el Real Decreto 98/2016 y cuya potencia nominal sea inferior al 115% de la potencia del motor inicial de la embarcación o inferior a la potencia máxima de la embarcación si se conoce.
2. El cambio de un motor fueraaborda por otro fueraaborda dentro de la potencia máxima de la embarcación, salvo si el cambio afecta a la estructura.
3. El cambio de un motor fueraaborda de gasolina por uno eléctrico, salvo que su instalación comporte variaciones significativas de maniobrabilidad, desplazamiento en rosca y posición del centro de gravedad.
4. El mantenimiento del motor y la sustitución de piezas dentro de las instrucciones del fabricante.
5. La instalación de equipos que no den lugar a variaciones significativas de desplazamiento en rosca y posición del centro de gravedad (por ejemplo la instalación de un sistema fijo contra incendios en sala de máquinas).
6. La sustitución de un WC marino por un WC químico, salvo que la instalación comporte otras reformas estructurales.
7. La instalación de un tanque de retención de aguas residuales o fecales, salvo que comporte aberturas en el casco y/o variaciones significativas de desplazamiento en rosca y posición del centro de gravedad.
8. La instalación o sustitución de equipos de radiocomunicaciones, salvo que la instalación comporte otras reformas estructurales.
9. Las reparaciones por avería, varada, abordaje,...
10. Aquellas obras o reparaciones que de forma evidente no introduzcan nuevos riesgos ni afecten a los requisitos esenciales de seguridad establecidos en el Real Decreto 98/2016 (por ejemplo el recubrimiento con aislante térmico de las superficies de la sala de máquinas).
11. Los cambios de categoría de diseño o número máximo de personas dentro de lo especificado en la Declaración UE de Conformidad.
12. El cambio de zona de navegación si no supone alteración de la categoría de diseño.

No debe perderse de vista que aunque no sea necesaria una evaluación o reevaluación de la conformidad, ello no excluye la obligación de solicitar o comunicar a la autoridad marítima determinadas obras (ejemplos 1,8 y 9) en la medida en que esté así establecido por la legislación vigente y superar, llegado el caso, los reconocimientos adicionales necesarios para la emisión de nuevos certificados.

EL DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

Benito Núñez Quintanilla
(Firmado electrónicamente)

